# Haus Seefahrt

## Bremen.

Von

J. G. Kohl.

Bremen. Druck und Verlag von Heinrich Strack.

1862

PRESENTED
TO
THE UNIVERSITY OF TORONTO
BY
The Magistracy of Bremerhaven

XV. c. 252.

~~Br. impr. c. Na 2,43~~

AUS FREIGEBIGKEIT VON KAUFLEUTEN UND SCHIFFERN

K1964

Das

# Haus Seefahrt

zu

# Bremen.

---

Von

J. G. Kohl.

Bremen,
Druck und Verlag von Heinrich Strack.
1862.

Digitized by the Internet Archive
in 2009 with funding from
Ontario Council of University Libraries

http://www.archive.org/details/dashausseefahrtz00kohl

Dem

# Seeschiffer-Verein Columbus

zu

**Bremen**

gewidmet

von seinem Ehrenmitgliede,

dem Verfasser.

11880
8/1/91

# Vorwort.

Die Verbindung der Bremischen Schiffer und Kaufleute, die man „das Haus Seefahrt“ nennt, ist in mancher Beziehung so eigenthümlich und merkwürdig, daß eine recht eingehende und authentische Darstellung ihrer Geschichte und Verhältnisse gewiß als ein willkommener Beitrag zur Culturgeschichte unserer Städte, und namentlich unserer Deutschen Seestädte, betrachtet werden würde.

Bei dem vorliegenden Versuche zu einer solchen Darstellung, habe ich zwar getrachtet, mich in den Besitz aller auf diesen Gegenstand bezüglichen Dokumente und Traditionen zu setzen, habe dabei auch von manchen werthen Freunden und Gönnern mehrfachen Beistand gefunden. Die Vorsteher des Bremischen Staatsarchivs, des Hauses Seefahrt und des „Schüttings“*) haben mir mit großer Liberalität eine Benutzung ihrer Sammlungen alter Schriften gestattet. Auch haben mich sowohl in Bremen, als auch in Lübeck und Hamburg einige werthe und verehrte Männer mit ihrem Rathe und mit ihren Kenntnissen auf das dankenswertheste unterstützt.

*) Des alten Gildehauses der Kaufleute in Bremen.

Nichts deſto weniger fürchte ich, wird meine kleine Arbeit manche Anforderungen und Wünſche unbefriedigt laſſen und vielleicht in mehrfacher Hinſicht ungenügend befunden werden. Ueber mehre recht intereſſante Verhältniſſe war es mir bei dem eifrigſten Beſtreben nicht möglich, Quellen aufzufinden oder Aufſchlüſſe zu erhalten. Und was ihm ſelber an Befähigung abging, empfindet ein Autor immer erſt dann am ſchmerzlichſten, wenn das Reſultat ſeiner Bemühungen unabänderlich fertig vor ihm liegt. Doch beſeelt mich die tröſtende Hoffnung, daß ich manchen meiner werthen Landsleute einen kleinen Dienſt geleiſtet habe und diejenigen, welche es einmal ſelbſt verſuchten, die eigenthümlichen Schwierigkeiten bei der Behandlung eines ſolchen lokalen und faſt diminutiven Gegenſtandes der Geſchichte zu überwinden, werden am meiſten zu einer nachſichtigen Beurtheilung geneigt ſein.

Jede Berichtigung etwaiger Irrthümer, die man mir öffentlich oder privatim zukommen laſſen will, werde ich mit Dank annehmen und zu ferneren Verbeſſerungen dieſes Verſuchs beſtens benutzen.

Bremen, den 6. Auguſt 1862.

Der Verfaſſer.

# Inhalt.


| | Seite |
|---|---|
| Ein Blick auf die Zeit vor der Reformation | 1 — 7 |
| Stiftung der „armen Seefahrt" im Jahre 1545 | 8 — 24 |
| Wie die „arme Seefahrt" ein Haus und Grundstück ankauft. 1561. | 25 — 36 |
| Die alten Gesetze und ersten Hauseinrichtungen in der Seefahrt nach dem Jahre 1561 | 37 — 50 |
| Wie die Mittel des Hauses Seefahrt nach 1561 wuchsen und seine Einrichtungen sich entfalteten | 51 — 61 |
| Wie im Jahre 1575 vom Hause Seefahrt die Verhältnisse der Schiffskinder geordnet werden | 62 — 74 |
| Wie sich die Bootsleute-Brüderschaft mit dem Hause Seefahrt vereinigte. 1586 | 75 — 89 |
| Aus dem Hause Seefahrt geht die Seeschiffer-Brüder-Sterbecasse hervor. 1618 | 90 — 100 |
| Die Vorsteher des Hauses Seefahrt lassen den Hafen von Vegesack bauen und verwalten ihn vom Jahre 1619 bis 1679. | 101 — 111 |
| Wie in der Seefahrt für die Christensklaven bei den Barbaresken gesorgt wird seit 1642 | 112 — 119 |
| Wie die Seefahrt im Jahre 1663 sich ein neues Haus baut und Schilderung dieses Gebäudes | 120 — 144 |
| Von einigen alten Freiheiten und Prärogativen des Hauses Seefahrt | 145 — 153 |
| Gründung einer Seeschiffer-Wittwencasse | 154 — 159 |
| Wie Bürgermeister Mindemann im Jahre 1775 die große Seefahrts-Mahlzeit abschaffen will, nebst der früheren Geschichte dieses Festes | 160 — 177 |

Seite

Wie die große Seefahrtsmahlzeit heutzutage gefeiert wird .... 178 — 197
Ein Blick auf die Geſchichte des Hauſes Seefahrt in der neuern Zeit von 1756 bis 1856 ..... 198 — 206
Wie man in Bremen zum erſten Male nachdrücklich für das Loos der Matroſen ſorgt. Stiftung der Seemannscaſſe. 1855 ..... 207 — 216
Jetzige Einkünfte des Hauſes Seefahrt ..... 217 — 230
Die Spenden und Wohlthaten des Hauſes Seefahrt ..... 231 — 237
Von der jetzigen Verfaſſung, Verwaltung und Geſetzgebung des Hauſes Seefahrt ..... 238 — 249

## Anhang.

Nähere Beleuchtung der Frage von dem Stiftungsjahre des Hauſes Seefahrt ..... 251 — 270

# I.

# Ein Blick auf die Zeit vor der Reformation.

Alte Seefahrer-Associationen und Schiffer-Gilden in unsern Hansestädten. — Und namentlich auch in Bremen. — Frühere Einrichtungen auf unsern Schiffen für fromme Zwecke. — „Brüche", „Strafgelder", „Gottesgelder", Gelöbnisse ꝛc. — Organisirung der Gotteskasten und des Diakonen- und Armenwesens nach Luthers Kirchenreform.

---

Schon lange vor der Stiftung des Hauses Seefahrt im Jahre 1545 gab es wie in anderen Hansestädten so auch in unserem Bremen sowohl vielerlei Schiffer-Associationen zu besonderen Zwecken z. B. Maschuppeien, Börtfahrten ꝛc. als auch namentlich eine allgemeine, alle Seefahrer der Stadt umfassende „Schiffer-Gesellschaft" oder „Schiffer-Brüderschaft".

In verschiedenen alten Recessen des Hansabundes werden solche unter der Leitung von Oberalten stehende „Schiffer-Gesellschaften" als in allen Hansestädten existirend erwähnt. Doch liegt der erste Anfang und Ursprung dieser Verbindungen unserer Seeschiffer im Dunkel.

Die „Gemeine Schiffer-Gesellschaft" der alten Hauptstadt des Hansabundes, Lübecks, geht besonders hoch ins Mittelalter hinauf. Sie gedieh schon im Jahre 1401 zu einer engeren und festen Vereinigung in der in jenem Jahre gestifteten „St. Nicolaus-Brüderschaft", welche alle Seefahrer der Stadt Lübeck

umfaßte. Eine ganz ähnliche Verbindung war in Hamburg die dort im Jahre 1492 gestiftete „St. Annen-Brüderschaft". *)

Daß auch in Bremen die Seefahrer lange vor 1545 eine angesehene Corporation bildeten, geht aus verschiedenen Umständen hervor, unter anderen daraus, daß der Senat in dem von jenem Jahre datirenden Stiftungs-Briefe der Seefahrt die Schiffer-Gemeinheit **) mit ihren „acht Verordneten" (oder Vorstehern) und mit ihren „zwei und zwanzig Mannen" (oder Beisitzern) nicht als etwas für jene Gelegenheit erst Organisirtes, sondern als etwas längst Bestehendes zu bezeichnen scheint. Völlig gewiß bin ich darüber freilich nicht. Ich werde das Dokument selbst weiter unten mittheilen.

Dasselbe beweist die nicht unbedeutende Rolle, welche die „Schiffer" (d. h. in jener Zeit die Schiffskapitäne) in den berühmten Unruhen der 104 Männer zu Bremen spielten. Wir

*) S. hierüber N. Staphorst Hamburgische Kirchengeschichte. Hamburg 1731, S. 162. Eigene Nachforschungen und briefliche Mittheilungen, welche mir einige ausgezeichnete Kenner der Lübeckischen und Hamburgischen Geschichte zukommen zu lassen die Güte hatten, überzeugten mich, daß der Ursprung und die Geschichte unserer Hanseatischen Seeschiffer-Gesellschaft während des Mittelalters ein noch fast völlig unbearbeitetes Feld ist. In Hamburg sind durch den großen Brand viele vermuthlich kostbare, auf diesen Gegenstand sich beziehende Dokumente und Materialien zerstört worden, fast Alles, was die alten Hamburgischen Brüderschaften und Gilden betraf. In Bezug auf Lübeck sagt einer meiner geehrten Correspondenten Folgendes: „Eine Geschichte der Lübeckischen Seeschiffer-Gesellschaft zu geben ist unmöglich. Die Art und Zeit ihrer Entstehung ist nicht nachzuweisen und für eine Darstellung ihrer innern Entwickelung und äußeren Schicksale fehlt es durchaus an zureichendem Materiale." — Etwas besser sind wir über die Verbindungen der Flußschiffer, die mir im Ganzen viel älter als die Associationen der Seeschiffer zu sein scheinen, berathen. Doch habe ich diesen Gegenstand hier nicht weiter auszuführen.

**) „De Gemeenen Schipfarde unser Stadt" (die gemeinen Schifffahrer unser Stadt) werden sie in jenem Dokumente genannt. Und das hieß in der Sprache jener Zeit so viel als: die Allgemeine Schiffer-Gesellschaft, eben so wie damals „de Gemeene Koopmann" so viel hieß als: die Kaufmanns-Gilde.

sehen sie in dieser Periode mit den Vorstehern der Kaufmannschaft (den vorzugsweise sogenannten „Aelterleuten“) gemeinschaftlich agiren.

Am 30. Januar und wiederum am 7. Februar des Jahres 1532 traten zehn Männer vor den Rath, wovon fünf aus der Kaufmannschaft und fünf aus den Schiffern waren, um ihre alten Gerechtsamen gegen die aufrührerischen 104 Revolutionäre zu vertheidigen. Ein solches Auftreten läßt sich kaum denken, ohne die Annahme, daß die Schiffer damals schon eine ähnliche einflußreiche Körperschaft bildeten wie die Kaufleute, und höchst wahrscheinlich waren die in den Chroniken genannten „fünf Männer aus den Schiffern“ Vorsteher der alten Schiffer-Gilde. *)

Auf die sehr frühe Existenz einer Bremischen Seeschiffer-Gilde weist endlich auch der Umstand hin, daß von Alters her bis auf die Neuzeit die fremden in unsern Hafen anlegenden Seefahrer zum Vortheil der Einheimischen gewisse Abgaben bezahlen mußten, welche man „Gildegelder“ nannte. Für die Einforderung dieser Abgabe war ein Beamter bestellt, der sogenannte „Gilde-Diener“. Es gab ein „Gilde-Haus“ und zur Oberaufsicht über diese Einkünfte eine Inspections-Behörde, die sogenannten „Herren von der Gilde“.

Den Ursprung und Anfang dieser Branche der städtischen Finanzen hat trotz vielfacher Nachforschungen noch Niemand ergründen können. **) Die ganze Einrichtung, namentlich auch die Geringfügigkeit jener Abgaben (der „Gilde-Gelder“), die auf ganz kleine Seeschiffe, wie man sie in frühen Zeiten

---

*) S. hierüber C. R. Roller Geschichte der Stadt Bremen. Bremen 1800. Theil III., S. 12—14, und J. H. Duntze Geschichte der freien Stadt Bremen. Bremen 1848. Band III., S. 90 und 92.

**) Ich habe auf dem Bremer Staats-Archiv vergebens darüber nachgesucht. Auch befinden sich in diesem Archive mehre bei verschiedenen Gelegenheiten von den betreffenden Beamten und Kennern der Bremischen Geschichte (z. B. von Bürgermeister Schöne) abgefaßte Aufsätze, in denen „die Unergründlichkeit“ der Sache bezeugt und beklagt wird.

hatte, berechnet zu sein scheinen, und die für jedes Schiff, welcher Größe es auch sein mochte, gleich viel betrugen, deutet aber auf ein hohes Alter. Gab es nun sehr alte „Gilde-Gelder“ für die Schiffe, so muß auch eine sehr alte Schiffer-Gilde existirt haben.

Bei dieser ihrer alten Association mochten die Schiffer verschiedene Zwecke verfolgen. Sie mochten sich verbrüdert haben, theils um, wie sie es 1532 bei jenen „Unruhen der 104 Männer“ thaten, ihre Gerechtsamen gegen ihre Mitbürger zu wahren, theils um, wie es durch die „Gilde-Gelder“ geschah, fremde Schiffer von Concurrenz abzuhalten. Auch mochten in ihren Versammlungen, wie wir es später noch bei den Berathungen in dem „Hause Seefahrt“ sehen, die Verhältnisse und Pflichten des Schiffsvolks geregelt werden. Namentlich aber wurde in den alten Schiffer-Brüderschaften für das Seelenheil der Brüder und für die Kirche fleißig gesorgt.

Vermuthlich thaten sie auch schon etwas für die vielen Armen und Verunglückten ihres so vielen Gefahren ausgesetzten Standes. Jedenfalls gab es auf den Schiffen von uralten Zeiten her bestehende Geld-Sammlungen, die frommen und mildthätigen Zwecken gewidmet waren. —

So wurde beim Kaufe oder Verkaufe von Schiffen ein sogenanntes „Gades-Gelt“ (Gottes-Geld) gegeben, d. h. eine kleine Abgabe vom Kaufschilling, die man den Kirchen oder Armen bestimmte.

Auch bei dem Abschlusse des Heuer-Contractes zwischen dem Schiffer und seinen Matrosen fiel ein solches „Gades-Gelt“ der Kirche und den Armen zu; und überhaupt, wie es scheint, bei dem glücklichen Zustandekommen aller auf Schifffahrt bezüglichen beiden Parteien ersprießlichen Abmachungen, z. B. auch bei einer Versöhnung zweier Verunreinigten, die sich nach einem Streite verglichen und dabei zu frommen Zwecken Etwas her gaben.

Auch waren von alten Zeiten her an Bord unserer Schiffe Geldstrafen für gewisse Verbrechen und Versehen, sogenannte

„Bröke“ im Gebrauch, die der Kapitän auf der Reise einsammelte und dann bei der Heimkehr „zur göttlichen Ehre und Nothdurft der Armen verwenden sollte.“

Eben so kam es in katholischen Zeiten auch häufig vor daß bei Seegefahren in Sturm und Noth die Kaufleute, Schiffer und Matrosen auf den Schiffen „um Gotteswillen“ und für ihre Rettung eine Summe gelobten, die sie den Kirchen oder Armen bestimmten.

Die Schiffer, welche von unseren Hansestädten und auch namentlich von Bremen aus schon von alter Zeit her „in die Fischlande“ (d. h. nach Norwegen, Island und den Shetlands-Inseln) fuhren., bildeten unter sich sogenannte „Maschuppeien“, d. h. Gesellschaften, die gemeinschaftlich für die Unternehmung und für ihren Unterhalt während des Fischfanges Geräthschaften und Victualien zusammenbrachten. Wenn jenen Maschuppeien von diesen Dingen etwas unverzehrt übrig blieb, so pflegten sie auch solche Reste und Ersparnisse wohl an Kirchen für Messen und andere fromme Zwecke zu verschenken. *)

In den alten festen katholischen Glaubens-Zeiten mögen alle diese Gottes-Gelder, Brüche, Gelöbnisse, Ueberreste und Ersparnisse gewissenhaft zu ihrer Bestimmung verwandt und an die Kirchen und Stiftungen gelangt sein. Im Anfange des sechszehnten Jahrhunderts aber bei dem Anbrechen einer neuen Zeit, als die katholischen Priester und ihre Anstalten den Credit verloren, scheinen sich zunächst, ehe etwas Besseres an die Stelle gesetzt werden konnte, Unordnungen und Mißbräuche eingeschlichen zu haben.

Da die Kirchen-Reform seit dem Jahre 1525 in Bremen durchdrang, die Klöster und die mit den Kirchen zusammenhangenden frommen Brüderschaften, bei denen bis dahin auch die

*) Alle diese Dinge werden in dem Stiftungs-Dokumente der Seefahrt vom Jahre 1545 als schon „seit alten Zeiten her gewöhnlich“ aufgezählt. Und ganz ähnliche Gewohnheiten bezeichnet, als auf der Hamburger Flotte existirend, die Stiftungs-Urkunde des Trosthauses der Seefahrenden Armen zu Hamburg vom Jahre 1556. S. Staphorst l. c. p. 504.

Armen aller Stände Hülfe und Troſt gefunden hatten, aufgehoben wurden, ſo floſſen wie alle Einkünfte der Inſtitute der katholiſchen Kirche auch jene auf den Schiffen geſammelten Gelder nicht mehr ihrer frühern Beſtimmung zu. Sie wurden, wie es in dem Stiftungs-Dokumente der Seefahrt heißt, „in Eſſen und Trinken und mit anderen leichtfertigen Handlungen verthan und vergeudet“ und man mußte nun andere Canäle für ſie bereiten und ſie wieder für die neuen und verbeſſerten Milden Stiftungen, welche aus der Reformation hervorgingen, concentriren. Es blühten allmählig vielfache ganz neue Werke der Wohlthätigkeit auf.

Allgemeine Maßregeln für die Armen der Stadt traf man in Bremen alsbald nach dem Reformations-Jahre (1525). Schon im Jahre 1526 ordnete man, um der Straßenbettelei zu ſteuern, einige Diakonen an, welche die in den Hauptkirchen eingehenden Gaben für die Armen ſammeln ſollten, und es wurden dazu in den Kirchen die ſogenannten „Gottes-Kiſten“ oder „Armen-Kaſten“ eingerichtet. In der Kirchenordnung des Jahres 1534 führte man in der allgemeinen Armenpflege noch weitere Verbeſſerungen ein, beſtimmte nun zum erſten Male, daß die Diakonen an Sonn- und Feſttagen in den Kirchen umgehen und ſammeln ſollten, und daß entſchieden Alles, was bisher von den zahlreichen Brüderſchaften in den Kirchen für Vigilien, Meſſen, Memorien, Kerzenwachs aufgebracht und verwandt worden war, in die „Armen-Kiſten“ kommen ſollte. *)

Allmählig erſt ergriffen die mit der Kirchen-Reform verbundenen und aus ihr hervorgehenden Umgeſtaltungen auch beſondere Claſſen der bürgerlichen Geſellſchaft. Alle Verbindungen, alle Brüderſchaften und Innungen fingen nach und nach an auf eine beſſere und energiſchere Weiſe für ihre Armen zu zu ſorgen. Die Seefahrer, die ſo vieler Noth und Drangſal, ſo großen Schickſalswechſeln ausgeſetzt waren, hatten dazu in

*) S. hierüber Duntze l. c. Band III. S. 38.

der Gefährlichkeit ihres Berufes eine besondere Aufforderung. Alles Elend, was Sturm, Schiffsverluste und Seeräuber unter ihrer Classe hervorriefen, mochte von den allgemeinen Armen-Anstalten kaum erreicht und gemildert werden. Hat man doch selbst in der Neuzeit wegen jener Berufsgefährlichkeit Schiffer und Schiffer-Wittwen von der Theilnahme an den allgemeinen Wittwen-Cassen und an den Lebens-Versicherungen hie und da ausdrücklich ausgeschlossen.

Es war natürlich, daß die Schiffer bald darauf zu denken anfangen mußten, nach dem Vorgange und Muster der Umgestaltung der Allgemeinen Armenpflege auch für ihre Nothleidenden besser und in der durch die Kirchen-Reform vorgezeichneten Weise zu sorgen und die ihnen dazu von alten Zeiten her gebotenen Hülfsmittel, Einrichtungen und Kräfte zu concentriren.

## II.

# Stiftung der „armen Seefahrt" im Jahre 1545.

Die Schiffer-Gilden aller Hanseſtädte regen ſich um dieſe Zeit mit Reformirung und Ordnung ihrer Angelegenheiten. — In Lübeck 1542. In Hamburg 1544. In Bremen 1545. — Schiffer treten in Bremen mit einem Vorſchlage zur Begründung der „armen Seefahrt" vor den Rath.— Der Rath confirmirt ihre „Ordnung" und Fundation. — Anhänge: 1) eine getreue Copie der plattdeutſchen Stiftungs-Urkunde der Seefahrt vom Donnerstage nach dem Sonntage Laetare 1545. 2) eine hochdeutſche Ueberſetzung dieſes Dokuments.

---

Es ſcheint, daß gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts, von dem Geiſte der Neuzeit und Reformation geweckt, die alten Schiffergeſellſchaften in allen unſern verbrüderten Hanſeſtädten ſich faſt gleichzeitig regten, und ihre Angelegenheiten auf einen neuen Fuß ſetzten.

Die Lübecker Seefahrer bauten ſchon damals (1538) ihr „Gildehaus", das noch jetzt exiſtirt und brachten zu derſelben Zeit ihr erſtes ordentliches Reglement die ſogenannte „Ordinancie uppe de Schippere unde bosslüde" (Ordonnanz der Schiffer und Bootsleute) zu Stande, die vom Jahre 1542 datirt iſt, und welche die Verhältniſſe der Geſellſchaft im Weſentlichen ſo begründete, wie ſie noch heutzutage beſtehen.*) Einige Zeit ſpäter fügten die Lübecker Schiffer ihrem Gilde-Hauſe auch Wohnungen für ihre Wittwen und Armen bei.

Auf ähnliche Schöpfungen dachte man zu derſelben Zeit in Hamburg. Auch dort wollten die Schiffer ein Gaſt- und

---

*) Siehe hierüber Lübecker Blätter 1828. Nr. 20. ff.

Trosthaus für ihre Armen und Leidenden bauen.*) Schon ehe dieses Haus noch ins Leben trat, fingen die Hamburger Bürger an, dasselbe mit Legaten in ihren Testamenten zu bedenken, in denen sie die ausgesetzten Capitalien „den betrübten Seekranken und Bootsleuten, sofern die Vorsteher der Schiffer-Gesellschaft ein Haus für dieselben bauen würden", vermachten. Das älteste Testament dieser Art in Hamburg datirt vom Jahre 1544. Dann giebt es wieder einige von 1548.**) Aber erst im Jahre 1556 kam die Fundation des „Trosthauses der Seefahrenden Armen" in Hamburg wirklich zu Stande.***)

In Bremen waren die Verordneten und Aeltesten der dortigen alten Schiffer-Gesellschaft ebenfalls — vermuthlich schon seit dem Anfange der vierziger Jahre — mit Versammlungen und Berathungen darüber thätig, wie sie die Leiden der Armen und Unglücklichen ihres Standes mindern könnten. Sie wurden endlich darüber einig und brachten „etliche Artikel" zu Papier, die sie im Anfange des Jahres 1545 dem Rathe der Stadt zur Confirmation vorlegten.

Sie setzten in dieser Schrift dem Rathe auseinander, wie von alten Zeiten her an Bord der Bremischen Schiffe Gaben gesammelt seien, die man den Kirchen und andern frommen Stiftungen zugewandt habe, wie jetzt aber nach Verwandlung oder Aufhebung dieser Stifte, jene Intraden den Armen gar nicht mehr zum Troste und zur Besserung gereichten, vielmehr auf allerlei leichtfertige Weise vergeudet würden. „Der Allmächtige Gott", sagten sie, „dem man doch für jede glückliche

---

*) Ein „Versammlungs-Haus" sollen sie schon seit 1522 besessen haben. Siehe hierüber einen Aufsatz von Dr. Otto Beneke im Gemeinnützigen Almanach auf das Jahr 1862 vom Geometer Schuback. Hamburg 1862. S. 48.

**) Siehe diese Legate in dem Werke: Die milden Privatstiftungen zu Hamburg. Hamburg 1845. Seite 74, 218 und 222.

***) Siehe das Fundations-Dokument in N. Staphorst's Hamburgische Kirchengeschichte. Hamburg 1731. Seite 504 — 511.

Seereise hätte danken sollen, sei in der letzten Zeit schon oft durch solchen Leichtsinn zur Ungnade und Strafe bewogen worden, und die vernachlässigten Schiffer sähe man zur Unehre und Verkleinerung der Schiffahrt, auf den Straßen der Stadt liegen oder vor den Thüren der Häuser betteln, truggeln und Almosen bitten."

Sie ersuchten nun den Rath, sie dazu zu autorisiren, daß sie alle jene alten Schiffsgelder „Brüche", „Gottes-Pfenninge", „Gelübde-Gelder", die man ehedem zum Theil zu Kirchenmessen, Altardienst und „andern jetzt für ungöttlich gehaltenen Verrichtungen" verwandt habe, bloß zum Vortheil der Armen einziehen und die zusammengebrachte Summe „in eine Kiste, die sie dazu hätten machen lassen," deponiren dürften. Sie baten auch, daß sie von den Schiffen, welche von den Matrosen glücklich gegen Seeräuber vertheidigt und gerettet werden würden, eine Abgabe erheben dürften, zum Nutzen derjenigen, die etwa bei der Vertheidigung verwundet oder gelähmt werden möchten. Sie erklärten ihre Absicht, „diejenigen, welche in die Fischlande zu fahren pflegen", einzuladen, die Ersparnisse und Ueberreste aus ihren Maschuppeien nicht mehr wie früher den Kirchen zuzuwenden, sondern dieselben ebenfalls ihrer „Gotteskiste" zufließen zu lassen. Endlich sprachen sie die Hoffnung aus, daß Mancher seine milde Hand aufthun und ihr Unternehmen durch Gaben und Beiträge unterstützen werde und gelobten, daß dessen Name aufgezeichnet werden solle.

Dies Alles sollten die acht „Verordneten" oder Vorsteher ins Werk setzen und mit und neben ihnen „zweiundzwanzig andere Männer aus den Schiffern" als Beigeordnete.*) Die acht Vorsteher sollten das Geld verwalten und die Geschäfte führen, in wichtigen Dingen aber und namentlich bei Veränderung der

*) Ob diese acht Verordneten und zweiundzwanzig Beigeordneten schon eine längst bestehende Vorsteherschaft der alten Schiffer-Gilde waren, oder ob sie expreß erst bei dieser Gelegenheit im Jahre 1545 creirt wurden, scheint mir aus dem Dokumente nicht ganz klar hervorzugehen.

Grundgesetze („Ordnung“) ihrer Gesellschaft nichts ohne Berathung mit den „zweiundzwanzig Männern“ unternehmen. Die Zweiundzwanzig sollten für ihre Lebenszeit in ihrem Amte bleiben. Von den acht Vorstehern sollten aber jedes Jahr die beiden ältesten abgehen und dann zwei andere fromme Leute in ihre Stelle gewählt werden. Bei ihrem Abgange sollten die Vorsteher allen andern Verordneten über Empfang und Ausgabe Rechenschaft ablegen und was bei diesem Akte an Bier und sonst verzehrt und vertrunken werden möchte, das sollte ein Jeder pro rata aus seinem eigenen Beutel gelten.

Der Bremische Rath fand die ganze Einrichtung sehr nützlich, „christlich billig, rechtmäßig und zur Ehre des Allmächtigen und aus Liebe des Nächsten eingerichtet,“ und da er, wie er sich in seinem Bestätigungs-Dokumente ausdrückt, solche Dinge zu handhaben und zu erhalten pflichtig und schuldig sei, so confirmirte und befestigte er die besagte „Ordnung, damit sie unverbrüchlich zu Ewigen Tagen möge gehalten werden“, und stellte den Schiffern darüber am Donnerstage nach dem Sonntage Laetare 1545 einen „pergamentenen Brief“ aus, an dem er das Sekret der Stadt hängen ließ. Er fügte indeß in diesem Briefe hinzu, daß „wenn er in zukommenden Zeiten ein Besseres daran finden könne, er sich dies vorbehalten haben wolle.“ Es ist ein Vorbehalt, den später der Rath bis auf die neueste Zeit, bei allen Bestätigungen der Gesetze des Hauses Seefahrt gemacht hat.

Dieser „pergamentene Brief“ des Senats, mit dem daran gehängten Stadtsiegel, von einer schönen deutlichen Hand geschrieben, ist uns noch unversehrt und in untadelichem Zustande aufbewahrt. Es ist das früheste und kostbarste Dokument, welches das Haus Seefahrt besitzt. Die Concepte, welche die Schiffer schon zuvor über ihre „Artikel“ aufgesetzt haben mögen, und die Schrift selbst, die sie dem Rathe übergaben, sind uns leider verloren gegangen.

Wir wissen auch nicht mit Bestimmtheit anzugeben, in welchem Lokale sie vor und in der ersten Zeit nach dem Jahre

1545 ihre Versammlungen gehalten, wo sie ihren „Gotteskasten“ aufgestellt und wo sie ihre bald nach dem Jahre 1545 gesammelten Gaben ausgetheilt haben mögen. Wir wissen vor dem Jahre 1561, wo, wie ich alsbald zeigen werde, die Gesellschaft ein Haus aquirirte, überhaupt nichts von einer besonders ihr angehörigen oder von ihr etwa gepachteten Lokalität, die sie für ihre Zwecke eingerichtet hätte.

Da indeß in mehreren spätern Dokumenten mit Bestimmtheit gesagt wird, daß die ganze Schiffergesellschaft, selbst nachdem sie schon ein eigenes Haus besaß, und während des ganzen Laufes des 16. Jahrhunderts noch häufig ihre Versammlungen in der St. Marien oder U. L. Frauenkirche gehalten habe, so glaube ich mit Recht annehmen zu dürfen, daß auch um und vor 1545 diese Kirche ihr Haupt-Versammlungsort gewesen ist.

In jener Kirche auch mögen sie ihre „Kiste“ verwahrt haben,*) wie denn noch bis auf den heutigen Tag einige unserer

*) Unter den über die Geschichte der St. Marien Kirche vorhandenen Papieren habe ich indeß vergebens versucht, mir eine Aufklärung über diese Punkte und über das Verhältniß unserer Schiffer zu dieser Kirche zu verschaffen. In einer Bodenkammer der besagten Kirche habe ich eine große alte mit 4 Schlössern versehene Kiste gefunden, auf der mit großen Buchstaben „Godes-Kist“ geschrieben steht. Diese Kiste stammt einem in ihr enthaltenen Papier zufolge aus dem Jahre 1526 und mag einer der ersten noch jetzt erhaltenen Armenkasten der Stadt sein. Wer sich die Mühe geben will, diese Antiquität zu besichtigen, kann sich einen Begriff von der „Kiste“ machen, mit der das Haus Seefahrt sein Existenz und sein Besitzthum anfing. Der Zusammenhang unserer alten Schiffer mit der Kirche bei dem sogenannten „Kaufmanns-Mühlenkamp“ gehört einer viel früheren Zeit an. Und der Zusammenhang des Hauses Seefahrt mit der Stephani- und mit der Ansgarii-kirche einer spätern Periode. Von der Kirche bei dem Kaufmanns-Mühlenkamp, die auch „de Koepmanns Kerke“ oder auch „tho St. Johans den Nakenden“ genannt wurde, heißt es in der Sparenbergschen Chronik wie folgt: „Wenn de Schippers thor See togen, gingen se dar midt eren folke in, unde leten sich dar dat Sakramente geven, darmede strax thor sewardt; wenn se wedder tho Huß quemen, gingen se dar ersten in, ehr se in de stadt gingen unde danckeden Gott.“

Innungen und Gilden in den Kirchen der Stadt sowohl ihre Versammlungen gehalten, als auch ihre Kisten und Gildegeräthschaften deponirt haben.*) Desgleichen ist es nicht unwahrscheinlich, daß die Seeschiffer in oder neben der besagten Kirche zuerst ihre Almosen und „Pröven“ (Präbenden) an die seefahrenden Armen vertheilten, wie denn häufig solche Austheilungen von „Pröven“ von den Brüderschaften und Gesellschaften in oder bei den Kirchen geschahen.

Wo die Schiffer ihre in dem Stiftungs-Dokumente erwähnte Rechnungs-Ablage gefeiert und das dabei herkömmliche „Bier“ getrunken haben mögen, das bleibt mir ein Räthsel. Vielleicht geschah es, wie noch jetzt bei der Fischer-Gilde, im Hause eines der Vorsteher der Gesellschaft. Vielleicht benutzte man dazu irgend ein Bierlokal der Stadt.

Es mag einige Zeit gedauert haben, bis man die oben genannten auf den Schiffen hergebrachten Abgaben und Gelder in den neuen Canal zu fließen gewöhnte und etwas Erkleckliches zusammenbrachte. Bedeutende Summen und testamentarische Geschenke scheinen auch nicht gleich herbeigeströmt zu sein. Wenigstens finden sich Nachrichten von dergleichen weder unter den Papieren der Seefahrt selbst, noch in den auf dem Bremischen Staatsarchive aufbewahrten Testamenten der Bürger der Stadt *vor* dem Jahre 1565 angemerkt. Aus diesem Jahre datirt das erste Testament eines Bürgers, welcher die „seefahrenden Armen“ bedacht hat.“**)

*) Noch im Jahre 1862 hatten die Bremer Tonnenmacher ihre Gildeversammlungen in einer Abtheilung der St. Ansgarikirche. Und in denselben Jahre hatten auch die Fischer noch ihre Todtenlade und ihre Mahlzeitsgeräthe in einem ihr dazu abgetretenen und verschlossenen Mauerraum der St. Stephanikirche.

**) In einem Concepte, welches sich auf der Bremer Dombibliothek befindet und Copieen mehrerer Legate und Testamente unter Lebenden enthält, findet sich kein älteres. Auch hat ein großer Kenner der Bremischen Geschichte, Herr Pastor *Kohlmann* im Horn, der sorgfältige Nachforschungen über diesen Punkt angestellt hat, die Güte gehabt, mich zu versichern, daß er kein älteres habe finden können.

Hiernach ist es sehr wahrscheinlich, daß die Gesellschaft bis zum Anfange der sechziger Jahre des 16. Jahrhunderts gar keine Mittel besaß, um sich ein Grundstück und Gebäude zu verschaffen. Alle ihre Wohlthaten mochten nur in Vertheilung von Victualien, Bier, Brod, Käse, Oel, Speck, Kohlen, Butter und gelegentlichen kleinen Geldspenden bestehen, wie wir denn dergleichen „Pröven“ zu jener Zeit auch bei andern Wohlthätigkeits-Anstalten als hergebracht aufgezählt finden. An Behausung der Armen konnte noch so bald nicht gedacht werden.

Man hat auch vergebens die ganze Stadt nach einem vor 1561 etwa existirenden Seefahrtshause durchforscht. Auch findet sich in allen spätern Dokumenten, welche Anspielung auf frühere Zustände enthalten, keinerlei Hindeutung auf ein Haus. In den Kaufbriefen und Quittungen von 1561, in welchem Jahre ein Haus gekauft wurde, werden die Verwalter des Instituts nicht etwa wie bald nachher Vorsteher des Hauses Seefahrt, sondern nur „Vorsteher der armen Seefahrt“ genannt. Dies „die arme Seefahrt“ mag bis dahin der Titel des milden Stifts gewesen sein. Wie er sich allmählig eingeschlichen hat, vermag ich nicht zu sagen. In dem Stiftungs-Dokumente von 1545 kommt er noch nicht vor.

Außer diesem Stiftungs-Dokumente hat sich nicht die geringste Aufzeichnung aus der Periode von 1545 bis 1561 erhalten. Es ist dieser Umstand ein abermaliger Beweis für die Nichtexistenz eines Seefahrts-Hauses in dieser Periode. Man mochte überhaupt wenig oder nichts aufschreiben, so lange man noch kein eigenes Dach und Fach hatte. Gleich von 1561 an, wo dies beschafft wurde, werden dagegen die aufbewahrten Aufzeichnungen, Dokumente und Protokolle zahlreicher.

## Anhänge zu II.

### 1. Copie der Stiftungs-Urkunde der „armen Seefahrt".*)

„Wy Borgemeſtere unde Radtmanne der Stadt Bremenn bokennenn und botugenn apenbar in duſſem breue, Dat Reyner Wacke, Dyderick Kordewacker, Erp Focke, Hinrick Ruter, Hinrick Stenwech, Berndt Schroder, Hermen Wedeman, unde Gert Loſekanne unſe borgere alſe vorordente der gemenen Schipffarde unſer ſtadt, vor uns brachtenn etlicke artikel, de tho nottrufftiger underholdinge, der jennenn, ſo in thokamenden tydenn, van deme Szefarendenn volcke, in nadel unde armoet vallenn mochtenn, angerichtet unde gemaket, unde ludenn de artykel ſo hyr volget." —

„Nachdeme hyrbovorn, je unde allewege, ock bethanherto van den Schipperenn, Kopludenn und Schepesvolcke in gebruck geweſenn unde geholdenn wurden, alſe wanner ein yder Schipper mit ſchepe, gudern un volcke, dorch Godtlyke verleninge alhyr wedderumme geluckſzeligenn angekamenn, dat denne dat gelt, wo uppe der reyſe van onhen tho bröke geſammelt, nicht tho der Godlyken eere unde nottrufft der armen, Sunderen tho idelenn unde unnutten etende, ſupende unde ſuſtes anderer lichtferdigenn Handelinge angelecht unde gekeret, Wor dorch de almechtige (deme vor ſodane wilferige reyſe byllyken tho dancken)

*) Ich gebe hier dieſes merkwürdigſte Dokument, welches das Haus Seefahrt beſitzt, einſtweilen ohne weiteren Commentar ſowohl in der Urſprache als in einer möglichſt getreuen Ueberſetzung. Es ganz zu würdigen und die von ihm in einigen Punkten, namentlich in Bezug auf das Stiftungsjahr abweichenden anderweitigen Schriften zu beurtheilen, wird erſt möglich ſein, wenn wir die Geſchichte des Hauſes Seefahrt noch etwas weiter fortgeführt haben. Ich werde daher dieſe Dinge in einer beſonderen kleinen Abhandlung „Ueber das Stiftungsjahr der armen Seefahrt" zu prüfen und zuſammen zu faſſen ſuchen und ſie an dem geeigneten Orte einſchalten.

thor ungnade unde ſtraffe vorordnet unde bewagen, ock de armenn daruan gar nichtes getroſtet unde gebetert.

„Derhaluen uppe dat der Godtliken uneere, unde der lichtferdigenn Handelinge vortmer moge vorgekamenn werdenn, So ſchole unde wylle vortmer ein yder Schipper, de van hyr ſegelende werde, bynnen ſynem ſchepe, ein Godtlick, Chriſtlick unde Erlick regiment holden, Unde ſo dar jemandes entiegens dede, wes den in ſodanenn ſchepenn tho bröcke upgebracht unde vorſammelt, ſchole de Schipper in ſyner Heymekumpſte, by upbonompten vorordente bringenn, de idt in ene kyſtenn, ſo dar tho gemaket leggenn unde vorſlutenn ſcholenn, tho volgender meninge tho gebrukende.“ —

„Alſe qwemet, dat jemandes van den Schipperen, Kopludenn offte ſchepesvolcke, dorch vorlus der Szee, oder anders in nadeel unde ſchaden qwemen offte bynnen ſchepes borde geſchatenn, vorſzeriget unde gelemet oder ſuſtes in nottrufftigen arbeyde, ſchepes unde gudern, gebrecke unde vorſeringe gekregenn, alſo dat deſulfftenn nicht mer ſegelenn und ohre neringe ſökenn kondenn, unde derhaluenn vorarmenn wurden, des ſcholen deſulfftenn, uth der vorgerordenn kyſten, na eines yderen nottrufft unde gelegenheide, underholdenn unde vorſorget werdenn, uppe dat deſulfftenn, tho vorkleninge der Schippfarde, nicht uppe den ſtraten liggenn offte vor den doren truggelenn*) und bidden dorffen. —

Szo ock jemant, idt were Schipper, Kopman oder ſchepeßvolck bynnen Schepes borde, tho vorbiddinge**) des ſchepes unde guder van den viandenn vordornenn offte ſuſtes in nottrufft des ſchepes geſzeriget unde ſchampferet, unde alſo wo

---

*) „truggeln“ iſt ein altes Plattdeutſches Wort, das nach dem Bremiſchen Lexicon ſo viel bedeutet als: „mit beſtändigem Bitten anliegen.“

**) „Vorbiddinge“ iſt ein altes Plattdeutſches Wort, das hier mit „Vertheidigung“ überſetzt werden kann. Es exiſtirt noch im Engliſchen: „forbid“ = verhindern.

vorſchreuen in nadel unde gebreck qweme, unde derhaluen underholdenn muſten werdenn. Des ſchole tho der behoeff van deme ſchepe unde ſampt guderenn, eine temelyke tolage vorſammelt in de vorgerordenn kyſtenn, thor vorwaringe, gebracht werdenn. —

Weret ock dat jemant nuvort, uth Chriſtlykem gemote tho voriger behoeff van deme jennen, ſo ohme van deme almechtigenn vorleuet, ſyne myldenn Handtrekinge unde gaue, dar tho don wulde, des ſchole deſſulfften name angetekent werden, dergeſtalt So he in thokamendenn tyden, in kentlykenn nadel unde ſchadenn qweme, dat omhe hulpe unde troſtes nodich unde boderff ſyn wurde, dat he den uth der vorgerordenn kiſtenn, nach nottrufft ock vorſorget werdenn ſchole.

Unde darmede tho duſſer behoeff etwas vorſammelt unde tho hope gebracht moge werdenn, des ſchole ein jder ſchipper, koepmann, oder ſuſt anders, de ein Schip, idt ſy Kraffell*), Hollick**), Smacke offte anders an ſyck kopenn offte vorkopenn werde, dat Gades gelt in de vorgerordenn kiſten bringen. —

Ock welck Schipper ſyn ſchepes volck huret, des ſchole dat Gades gelt, wo einen jderenn, he ſy Sturman, Houetboſman offte anders na ſyner gelegenheyde gegeuen, ock gebracht werdenn, in de vorgerordenn kyſtenn, unde nicht wo vorhen, unnuttlick vordrunckenn werdenn.

Dergelyckenn ſcholen ock de Schippern van orher Huere, hyr ane uth gudeme wyllenn ohre mede tolage kerenn.

Qwemet ock dat ſick jemant bynnen ſchepes borde, oder uppe der reyſe mit einem anderenn vorunwilligen wurde, unde alſo tho ſlegenn und vorwundinge qwemen, wes den in der

*) „Kraffeelen“ oder „Kraweelen“ waren nach dem Bremiſchen Lexicon „große Kauffartei-Schiffe“. Das Wort iſt gewiß mit dem Spaniſchen „caravela“ und auch mit dem Ruſſiſchen „Korabl“ verwandt.

**) „Hollick“ oder „Holk“ iſt nach dem Bremiſchen „Lexicon eine Art Kauffahrer, den wir jetzt Jolt oder Tjalt nennen.“ Das Wort findet ſich noch im heutigen Engliſchen als „Hulk“.

gude thor affdracht unde vorſoninge dar ane gehandelt, des ſchole ſodant anders nergens wor hengekeret, ſundern tho voriger behoff in der vorgerordenn Kyſtenn ock gebracht werden.

Szo ock in vortydenn uth den maſchuppenn de in de vyſchlande, alſe Bergenn, Iſlande unde Hytlande*) to ſegelende plegen in orher wedderheymkumpſte, tho miſſen unde anderenn ungodtlyckenn denſtenn angelecht unde gekeret, wes in denſulfftenn maſſchuppenn auerboholden unde nicht vorteret, So nu ein ſodant deme Godtliken worde entiegens, des wyllenn alſe nu de jennenn de ſodane Maſſchup holden, dat jenne wo ſe in orhen heymkumpſten auerbeholdende werdenn, tho vorbeteringe der vorgerordenn Kyſtenn, alſe tho enem mylden unde Chriſtlickenn wercke ock anleggenn unde kerenn, wes des ener jderen Maſſchup na ohres Handels unde perſonen gelegenheyde wyl anſtann unde tho donde ſyn, jdoch alſo, dat ſe gelyck dar tho unvorbundenn ſcholenn weſzenn. —

Unde ſo de uphonomptenn verordentenn, tho vortſettinge unde vormeringe duſſer ordenunge ethwes vorheddenn, des ſe ſyck allenen nicht underwynden dorfften, dat ſe den de Twenndetwintich manne, de neffens onhen uth den gemenen Schipperen, Kopludenn unde Szefareren vorordent, dar tho erforderenn unde vorbadenn mogenn lathen, denſulfftenn unde ſuſtes nicht anders, na nottrufft tho boredenn unde tho boradtſlagende. —

Dar mede nu duſſe lofflicke Handelinge tho der behoff, wo deſulffte angerichtet, tho ewigenn dagen, alſo vaſt unde unvorbrakenn geholdenn unde vullenthogen moge werdenn, des ſcholenn van den vorbenompten achte vorſtendern jarlickes twe de oldeſtenn affgan unde dar vor in de ſtede, Twe andere frame lude de dar tho denſtlick, uth deme gemenen Sefarenden mannen wedderumme keſen, des denne de olden vor orheme affgange, den anderen vorordentenn Rekenſchup don ſcholenn, wes ſe ent-

*) Mit „Hytland“ bezeichnete man die jetzigen „Schetlands-Inſeln“. Es iſt der urſprüngliche nordiſche Name dieſer Gruppe und bedeutet ſo viel als: „Baſalt-Land“.

fangenn unde wedder uthgegeuen hebbenn, welckent ock alſo ſtedes vorthann dermatenn geholdenn ſchole werden.

Qweme idt ock, dat middeler tydt des jares ener van den Achte vorſtenderenn vorſtorue, edder ſuſtes tho enen anderen Handel gekaren wurde, des ſcholenn de anderenn vorſtendere bynnen den negeſt uolgendenn achte dagenn dar na enen anderen framen, uth den Schipperenn unde gemener Szefart, dar vor in de ſtede keſenn, duſſen Handel getruwelick mede vortoſtande unde hanthauen helpen.

Unde wanner de Rekenſchup alle jar, wo vorgerort geholdenn, wes alſden an bere oder anders vorteret unde verdruncken, dat ſodant uth der vorgerordenn kyſtenn tho nadell unde ſchadenn der armen nicht ſchole genamen werdenn Sundern ein jder ſchole ſynen anpart uth ſynenn egenen budel geldenn unde botalenn.

Wante wy nu de vorgerordenn Artickell tho der Erhe des almechtigen unde der leſſte des negeſtenn angerichtet alſe Chriſtlick billick und rechtmetich erſporet unde bofunden, de wy ock dermathenn, tho hanthauenn unde tho erholdende plichtich unde ſchuldich, Deme nha ſo wyllenn wy, alſe de ouericheide de ſulfftenn artickell, in macht duſſes breues boſtadet unde boueſtet hebbenn, dat ſze vortmer tho ewigenn dagenn, dermatenn vaſt unde unuorbracken wohl geholden ſcholen werdenn.

Idoch alſo dat wy in tokamenden tydenn ein beters dar ane finden kondenn, dat wy alſe de Querichheide datſulffte hyr ane wyllenn vorbeholdenn hebbenn, Unde duſſes inorkunde So hebbenn wy Borgemeſtere unde Radtmanne upbonompt unſer Stadt Secrett an duſſenn breff don hangenn.

Gegeuen na Chriſti unſes heren gebort Duſent Viffhundert darna im vyff unde vertygſtem jar, am Donredage na deme Sondage Letare.

---

## 2. Uebersetzung des vorhergehenden Dokuments.

Wir Bürgermeister und Rathmänner der Stadt Bremen bekennen und bezeugen offenbar in diesem Briefe, daß Reiner Wacke, Diederich Kordewacker, Erp Focke, Hinrich Ruter, Hinrich Steenwech, Berndt Schroder, Hermen Wedeman und Gerd Losekanne, unsere Bürger und Verordnete der Gemeinen Schifffahrer unserer Stadt, etliche Artikel vor uns gebracht haben, die zur nothdürftigen Unterhaltung, derjenigen, welche in kommenden Zeiten aus dem seefahrenden Volke in Nachtheil und Armuth fallen möchten, angerichtet und gemacht sind. Und es lauten die Artikel so wie hier folgt:

Nachdem es hierzuvor je und aller Wege und bis anhero bei den Schiffern, Kaufleuten und Schiffsvolke in Gebrauch gewesen und gehalten worden ist, daß wenn ein Schiffer mit Schiff, Gütern und Volk durch göttliche Verleihung allhier wiederum glückselig angekommen ist, alsdann die Summe welche auf der Reise durch die Brüche gesammelt wurde, nicht zu der göttlichen Ehre und zur Nothdurft der Armen, sondern zu eitlem und unnützen Essen und Trinken und zu andern leichtfertigen Handlungen angelegt und verwendet ist, wodurch der Allmächtige, dem man doch für eine solche günstige Reise hätte danken sollen, zur Ungnade und Strafe verursacht und bewogen wurde, und auch die Armen dabei in nichts getröstet und gebessert wurden, —

Derohalben, auf daß der göttlichen Unehre und dem leichtfertigen Verfahren forthin möge vorgebeugt werden, so solle und wolle zunächst der Schiffer, der von hier segeln wird, auf seinem Schiffe ein göttlich christlich und ehrlich Regiment halten, und wenn etwa einer von seinen Leuten dagegen handelt, so soll der Schiffer die dabei aufgebrachten Brüche bei seiner Heimkehr zu den obengenannten Verordneten bringen, die es in eine

Kiſte, welche dazu gemacht iſt, niederlegen und verſchließen ſollen, um es zu folgendem Zwecke zu gebrauchen:

Im Fall, daß Etliche von den Schiffern, Kaufleuten, oder vom Schiffsvolke durch Seeverluſt, oder ſonſt in Nachtheil oder Schaden kämen, oder an Bord des Schiffes geſchoſſen, verwundet, oder gelähmt würden, oder ſonſt bei Arbeiten die für das Schiff oder die Ladung nöthig waren, ſich Gebrechen und Verwundungen zuzögen, ſo daß ſie ſonſt nicht mehr ſegeln und ihre Nahrung ſuchen könnten, und daher verarmen müßten, ſo ſollen dieſelben aus der oben berührten Kiſte jeder nach ſeiner Nothdurft und Gelegenheit unterhalten und verſorgt werden, damit ſie nicht nöthig haben, zur Verkleinerung der Schifffahrt auf der Straße zu liegen, oder vor den Thüren zu betteln und um Almoſen zu bitten.

So auch Jemand, er ſei Schiffer, Kaufmann oder vom Schiffsvolke, an Bord des Schiffes bei Vertheidigung des Schiffes und der Güter von den Feinden verdorben, oder ſonſt im Schiffsdienſt geſchoſſen, verwundet und ſchimpfirt worden und alſo, wie zuvor geſchrieben, in Nachtheil und Gebrechen gekommen, und deßhalb unterhalten werden müſſe, ſo ſoll zu dem Behuf von dem Schiffe und ſeinen Gütern eine angemeſſene Zulage erhoben und dieſelbe ebenfalls in der vorbenannten Kiſte zur Verwahrung gebracht werden.

Wäre es auch, daß Jemand aus chriſtlichem Gemüthe zu dem angezeigten Behufe von dem, was der Allmächtige ihm verlieben, ſeine milde Handreichung und Gabe dazu thun wolle, ſo ſoll desſelben Namen aufgezeichnet werden, damit wenn er in kommenden Zeiten in kenntlichen Nachtheil und Schaden käme, und ihm Hülfe und Troſt nöthig ſein würden, er dann auch aus vorberührter Kiſte nach Nothdurft verſorgt werden möge. —

Und damit zu dieſem Zweck etwas angeſammelt und zuſammengebracht werden möge, ſo ſollen die Schiffer oder Kauf-

leute, die ihr Schiff, sei es eine Karavele, Hulk, Schmack oder sonst ein anderes kaufen oder verkaufen, das Gottesgeld in die vorberührte Kiste bringen.

Ebenso soll, wenn ein Schiffer sein Schiffsvolk dingt, das Gottesgeld, das von einem jeden, sei er Steuermann, Hauptbootsmann oder was anders, nach seiner Gelegenheit gegeben wird, in die vorgedachte Kiste gebracht und nicht wie bisher unnütz vertrunken werden.

Desgleichen sollen auch die Schiffer von ihrer Heuer aus gutem Willen einen Beitrag geben.

Geschähe es auch, daß sich Jemand an Bord des Schiffes oder auf der Reise mit einem Andern vereinigte, und daß es dabei zu Schlägen und Verwundungen käme, und die Sache dann durch Bestimmung einer Geldbuße in Güte abgemacht würde, so soll diese Buße dann nicht zu etwas Anderem verwandt, sondern ebenfalls zu dem obigen Behufe in die besagte Kiste gebracht werden.

Auch das, was von den Zuschüssen der Maschuppeien, die in die Fischlande, nämlich nach Bergen, Island und Hitland zu segeln pflegten, wohl übrig blieb und nicht verzehrt wurde, und was man in vorigen Zeiten bei der Heimkehr zu Messen und anderen ungöttlichen Diensten auskehrte und anlegte, welches wenn man es jetzt thäte, dem göttlichen Worte entgegen sein würde, das möchten nun die Schiffer gewillt sein zur Verbesserung der besagten Kiste, als zu einem milden und christlichen Werke zu verwenden. Was denn jeder Maschuppei nach ihres Handels und ihrer Personen Gelegenheit zu thun gefallen möge, jedoch so, daß sie dazu nicht sollen verbunden sein.

Und wenn die obengenannten Verordneten zur Fortsetzung und Vermehrung dieser Ordnung etwas vorhätten, dessen sie sich allein nicht unterwinden dürften, so mögen sie dann die 22 Männer, die neben ihnen aus den gesammten Schiffern,

Kaufleuten und Seefahrern verordnet sind, dazu auffordern und einladen, um sich mit denselben nach Nothdurft zu bereden und zu berathschlagen, und sonst auf keine andere Weise.

Damit nun diese löbliche Handlung zu dem Zwecke, zu welchem dieselbe eingerichtet ist, zu ewigen Tagen also fest und unverbrüchlich gehalten und vollzogen werden möge, so sollen von den vorbenannten acht Vorstehern jährlich zwei der ältesten abgehen und in ihre Stelle zwei andere fromme Leute, die dazu passen, aus der gesammten Seefahrerschaft wiederum erkoren werden, und dabei sollen die Alten vor ihrem Abgange, den andern Verordneten Rechenschaft ablegen, über das, was sie empfangen und wieder ausgegeben haben, welches dann nun auch fortan dermaßen so soll gehalten werden.

Käme es auch, daß mittlerweile im Laufe des Jahres Einer von den acht Vorstehern verstürbe, oder sonst zu einem andern Amte erwählt würde, so sollen die andern Vorsteher innerhalb der nächsten acht Tage darnach, einen andern aus den frommen Schiffern und gesammten Seefahrerschaft in seine Stelle wählen, um diesem Handel getreulich vorzustehen und ihn handhaben zu helfen.

Und wenn die alljährliche Rechenschaft, wie oben bestimmt, gehalten wird, was dann dabei an Bier oder sonst verzehrt und vertrunken wird, das soll nicht zum Nachtheile und Schaden der Armen aus der vorgenannten Kiste genommen werden, sondern ein jeglicher soll seinen Anpart aus seinem eigenen Beutel vergüten und bezahlen.

Sintemalen wir nun die obigen Artikel als zur Ehre des Allmächtigen und der Liebe des Nächsten eingerichtet und als christlich, billig und rechtmäßig befunden und erspüret haben,— wir auch solche Dinge zu handhaben und aufrecht zu halten pflichtig und schuldig sind, so wollen demnach wir, die Obrigkeit, dieselbigen Artikel durch Macht dieses Briefes bestätigt

und befestiget haben, auf daß sie forthin zu ewigen Tagen dermaßen fest und unverbrochen sollen gehalten werden.

Sofern wir jedoch in kommenden Zeiten ein Besseres daran finden könnten, so wollen wir uns dies, als die Obrigkeit, vorbehalten haben.

Und dem zur Urkunde haben wir obengenannte Bürgermeister und Rathmänner unserer Stadt Sekret an diesen Brief anhängen lassen.

Gegeben nach Christi, unsers Herrn, Geburt Tausend fünfhundert darnach im fünfundvierzigsten Jahre am Donnerstage nach dem Sonntage Laetare. —

## III.

# Wie die „arme Seefahrt“ ein Haus und Grundstück ankauft. 1561.

Frühere Geschichte dieses Hauses und Grundstücks, das in den Händen verschiedener adlicher Herren und Patrizier war. — Warum und wie die Vorsteher der Seefahrt es kauften. — Wie der Ankauf möglich wurde. — In Aussicht gestellte Legate und Geschenke. — Vereinigung der Schiffer mit den Kaufleuten; — und neue Organisation der Gesellschaft. — Anhang: 1) Uebersetzungen der Kaufbriefe des Hauses vom Canonicus Bomgarden und vom Herrn von der Sandbeke. — 2) Schrift der Vorsteher der Armen-Seefahrt über den Ankauf des Hauses, und die Bezahlung des Kaufpreises.

---

Nach der Fundation der „armen Seefahrt“ im Jahre 1545 ist das nächste für sie bedeutsame und auch hinlänglich dokumentirte Ereigniß der Ankauf eines Hauses und Grundstücks in der Hutfilterstraße, welches seit 300 Jahren bis auf den heutigen Tag das Hauptbesitzthum und die eigentliche Residenz der Gesellschaft geblieben ist.

Wir besitzen noch fast alle die Kaufbriefe, Lassungen, Quittungen und Servituten-Verträge, die sich auf diesen Ankauf beziehen, und aus ihnen geht denn Folgendes hervor:

Auf einem ziemlich weitläuftigen Gehöfte zwischen der „Hutfilterstraße“ und der zum sogenannten „Schützenwalle“ führenden Gasse*) lag ein Wohnhaus, das, vermuthlich nach einem frühern Besitzer, das Blomenhagensche Haus („Herrn

*) So wird in den alten Seefahrts-Dokumenten gewöhnlich die Straße, welche wir jetzt „Jacobistraße“ nennen, bezeichnet.

Blomenhagens Huß") genannt wurde. In der ersten Hälfte des sechszehnten Jahrhunderts war dieses Haus, — seit wie lange läßt sich nicht bestimmen, — im Besitz des „Erbaren und Festen Herrn Jost van Hasbargen". Von der Wittwe dieses Ritters kaufte es, — die Zeit ist ungewiß, — „Herr Johann Bomgarden, Canonicus zu St. Stephan binnen Bremen" unter der Bedingung, daß besagter Wittwe das Recht bleibe, in Zeiten von Gefahr und Kriegesnoth in dasselbe zu flüchten und zwei oder drei Kisten mit Gütern hineinzusetzen.

Wie lange Canonicus Bomgarden in dem Hause gelebt, ist nicht bekannt. Im Jahre 1553 am Donnerstage nach dem Sonntage Misericordia Domini verkaufte er es an „den Ehrbaren und festen Herrn Jooste van der Sandtbecke", und machte dabei wieder zu Gunsten der Frau von Haßbargen die Bedingung, daß derselben der genannte Joost von der Sandtbecke „mit Bewilligung seiner lieben Hausfrau" in Kriegsnöthen Zuflucht gewähren müsse.

Alle die genannten Hausbesitzer, die Blomenhagen, die Herren von Haßbargen, die Bomgarden und die von der Sandtbecke *) gehörten zu namhaften Bremischen Familien. Der Canonicus Bomgarden wurde von dem Grafen von Hoya mit der Pfarre Seehausen im Bremischen Gebiete belehnt und Manches aus seiner Lebensgeschichte läßt sich nachweisen bis zum Jahre 1589, wo er starb.**) Die von Haßbargen kommen häufig in der Geschichte Bremens vor. Die von Sandtbeke hatten schon damals einen Landsitz in der Nähe der Stadt, den ihr zum Adel des Herzogthums Bremen gehöriges Geschlecht auch noch heutiges Tages besitzt. Das besagte Haus war demnach augenscheinlich ein solches altes Patrizierhaus, wie es

*) Ich brauche nicht zu sagen, daß man bei allen diesen Namen keine consequente Rechtschreibung erwarten darf. Bald heißt es in den alten Dokumenten: Haßbargen, bald: Hasbergen oder: Hasbarghen. Eben so bald: von der Sandbeke, oder: von dem Santbeke oder: von Santbeke ꝛc.

**) Nach Mittheilungen, welche ich der Güte des Pastors Kohlmann in Horn bei Bremen verdankte.

wohl adliche Herren innerhalb der Mauern der Stadt zu besitzen pflegten. *) Da es aber die Besitzer so schnell hinter einander wechselte, so mochte es wohl, trotzdem daß Herr von der Sandbeke neue Einrichtungen und Bauten darin gemacht zu haben scheint, **) nicht sonderlich solide oder doch unbequem und daher billig sein. Ich werde weiter unten zeigen, wie die neuen Ankäufer von 1561 (die Vorsteher der Seefahrt) schon nach vier Jahrzehnten anfingen, über seine „Baufälligkeit" zu klagen. Uebrigens mochten sich auch gerade damals, da die Stadt und ihre Bürger nach der Reformation immer selbstständiger wurden, auch andere adliche Geschlechter aus den Mauern der Stadt ziehen und wie die Sandtbeke ihre städtischen Grundstücke aufgeben.

Das Grundstück war wie gesagt ziemlich groß, bot neben dem Hause ein langes Gehöfte und einen breiten Gartenraum dar, hatte außer dem Haupthause vorn noch drei und hinten zwei „Buden" (kleine aus Holz gebaute Nebenhäuser) und das Ganze konnte daher für die Zwecke einer milden Stiftung einigermaßen geeignet scheinen. Auch mochte man die Nähe der Kirche des heiligen Ansgarius dabei in Anschlag bringen, so wie den Umstand, daß in derselben Gegend der Stadt schon seit längerer Zeit zwei andere Milde Stiftungen existirten, nämlich erstens seit dem vierzehnten Jahrhunderte ***) das St. Jürgen-Gasthaus und dann das Ilsabeen-Stift seit 1499, das noch heutiges Tages als ruhiger und willkommener Nachbar dem „Hause Seefahrt" im Osten zur Seite liegt. — Bald kam dazu auch noch das „Rothe Waisenhaus", welches ebenfalls mit der Seefahrt gränzt.

Im Westen des Grundstücks lag ein Haus, das damals einem gewissen Gerd Bockhorst gehörte. Derselbe hatte aus seinem Hause eine Thür nach dem Gehöfte des Herrn von dem

*) Es giebt sogar noch heutiges Tages in der Stadt Bremen ein Haus und Gehöfte, welches das Majoratserbe einer Hannoverschen Familie von der Borg ist.

**) Herr von Sandbeke nennt in einem der von ihm ausgestellten Dokumente sein Haus: „min nyet Huß."

***) S. darüber Cassels Bremensia. Bremen 1797. Thl. II. S. 71—73.

Sandbecke, die schon der Gegenstand eines alten nachbarlichen Streites gewesen sein mochte. Herr von dem Sandbecke hatte im Jahre 1558 mit dem besagten Bockhorst einen Vertrag über diese Thür abgeschlossen, worin letzterer gelobte, daß er dieselbe in der Regel zugeschlossen und ungebraucht lassen wolle, daß auch weder er, noch seine Hausgenossen aus dieser Thür Gegenstände heraustragen oder gießen sollten, und worin dagegen Herr von dem Sandbeke erlaubte, daß sein Nachbar sich dieser Hinterthür zum Ausgange in seinen (Sandbeke's) Hof für den Fall bedienen könnte, daß die Hauptthür des Bockhorst'schen Hauses nach der Straße zu mit Fässern oder anderen Waaren belegt wäre. Wenn von Seiten der Bockhorsts hiergegen gehandelt würde, so sollten Herr von Sandbeke und seine Erben das Recht haben, besagte Thür sogleich zumauern zu lassen. Es wurde über diese Angelegenheit vor Bürgermeister und Rath ein Dokument aufgenommen, das nachher, da das Bockhorstsche Haus in die Hände anderer Besitzer kam, noch wiederholt beschworen und transsumirt worden ist, „damit es nicht machtlos würde" und welches bei verschiedenen späteren Streitigkeiten und Prozessen, in welchen die Nachfolger des Herrn von Sandbeke (das Haus Seefahrt) mit den verschiedenen Nachfolgern des Herrn Bockhorst im Laufe von drei Jahrhunderten über das Oeffnen und Schließen der Thür verwickelt wurden, bis auf unsere Tage herab seine Rolle gespielt hat. *)

Auch mit dem Nachbarn auf der andern Seite, mit dem Ilsabeen-Gasthause, hatte schon Herr von dem Sandbeke die Rechte und Lasten seines Grundstücks „in Bezug auf Ablauf des Himmelswassers und den Tropfenfall" so geordnet, wie sie ungefähr noch heutzutage bestehen.

Wie das alte im Jahre 1561 von der Seefahrt angekaufte Gebäude im Uebrigen beschaffen war, darüber erfahren wir eben

*) Mehrere Acten über solche Prozesse sind auf dem Bremischen Staatsarchiv aufbewahrt.

so wenig etwas, als darüber, welche Vorrichtungen nun die Vorsteher der Seefahrt für ihre Zwecke darin treffen mochten. Aus den Kaufbriefen erhellet nur, daß sie für das ganze Erbe, „so bezäunt und bezimmert wie es damals war, erdfest und nagelfest mit allen seinen Rechtigkeiten, Zubehörungen und Servituten“ und mit 650 Mark Handfesten, die darin steckten, so wie mit 5 Pfennigen Königszinse, *) die das Gasthaus St. Jürgen darin hatte, die Summe von 1650 Bremer Mark oder circa 750 Thaler in verschiedenen Terminen bis zum Jahre 1567 auszuzahlen gelobten. **)

Da uns alle Nachrichten über die dem Ankaufe vorhergegangenen Unterhandlungen und Berathungen, welche ein Licht auf frühere Zustände werfen könnten, fehlen, so vermögen wir es nicht näher zu schildern, wie die Seefahrts-Angelegenheiten allmählig zu einer solchen häuslichen Ansiedlung und Einrichtung gereift und erstarkt sein mochten. Wahrscheinlich hatte man im Verlaufe der seit der Stiftung (im Jahre 1545) verflossenen sechszehn Jahren einige Ersparnisse gemacht. Vermuthlich waren der armen Seefahrt auch schon einige größere Geschenke und Gaben von reichen Wohlthätern in Aussicht gestellt, die dann seit 1565 in verschiedenen Testamenten verwirklicht wurden, und durch welche die Vorsteherschaft sich in Stand gesetzt sah, die späteren Zahlungstermine einzuhalten.

---

*) „Königs-Tinse“ war eine meist geringe jährliche Abgabe, welche aus einigen Häusern unserer Stadt, zuweilen den Kirchen oder geistlichen Stiftungen und auch Privaten um Martini vor Untergang der Sonne entrichtet werden mußte. Wer diesen Königszins nicht zur rechten Zeit bezahlte, dem sollte die Abgabe verdoppelt werden, so oft die Thurmuhr schlüge, der Hahn krähte, der Wind wehte, Sonne und Mond, Ebbe und Fluth auf und nieder gingen („so voken de Klocke schleit, de Haan krehet, de Wind weihet, Sunne und Man, Ebbe und Floot up und daal geit“).

S. Bremisch-Niedersächsisches Wörterbuch.

**) Im Laufe der Zeiten hat sich der Werth dieses Grundstückes beinahe auf das Dreißigfache erhoben.

Vor allen Dingen aber wurde der Credit der Schiffer-Gesellschaft durch ein höchst wahrscheinlich gerade um diese Zeit eintretendes Ereigniß, nämlich durch den Beitritt der reichen Kaufleute so bedeutend gehoben, daß vorzugsweise dadurch der Hausankauf ermöglicht werden mochte. Wir haben über diese Haupt-Reform der Gesellschaft nur ein einziges sehr interessantes Dokument, dessen angebliches Datum aber ungewiß ist. Es ist die sogenannte älteste Gesetz-Tafel oder das Organisations-Patent der Seefahrt, das wir leider im Original nicht mehr besitzen, von dem indeß eine Reihe mehr oder weniger abweichender Abschriften vorhanden sind.

In den Einleitungsworten dieser Schrift *) wird gesagt, daß eine Reihe von Jahren nach der Fundation der Seefahrt und nachdem sich die Geschäfte der Stiftung gemehrt, die Schiffer-Vorsteher eine allgemeine Versammlung der 22 Männer berufen und vor denselben erklärt hätten, wie ihr unsteter Schiffer-Beruf sie bald hierhin, bald dahin führe, wie sie daher fänden, daß sie die wichtigen Angelegenheiten ihrer Verbindung an Ort und Stelle nicht fleißig genug wahrnehmen könnten, und wie es daher gut sei, auf andere Vorsteher Bedacht zu nehmen. Sie wollten sich deßhalb an die reichen und in der Stadt fest ansäßigen Kaufleute wenden und aus diesen vier „vornehme Männer“ erwählen und sie einladen, die Vorsteherschaft der Anstalt zu übernehmen.

Dieser Vorschlag, über den natürlich die bisherigen Schiffer-Vorsteher auch schon vorläufig Rücksprache mit der Kaufmannschaft genommen haben mochten, fand Beifall; und so wurde die Verbindung der Schiffer mit den Kaufleuten realisirt, die das Ganze erst auf einen sicheren Fuß stellte, den Hausankauf möglich machte, und der Gesellschaft denjenigen eigenthümlichen Charakter eines Vereins der beiden sich so nahe stehenden Gesellschafts-Classen, den sie bis auf den heutigen Tag behauptet hat, mittheilte. —

---

*) Siehe dieselbe im Anhange zu dem nächstfolgenden Kapitel.

Es versteht sich, daß alle besagten mehr oder weniger gleichzeitig zusammentreffenden Veränderungen allerlei neue Bestimmungen über das Verhältniß der alten Schiffer-Verordneten zu den neuen kaufmännischen Vorstehern, über die Rechte und Pflichten beider gegen einander, über die inneren Einrichtungen des angekauften Hauses ꝛc. nöthig machten. In dem folgenden Capitel will ich es versuchen, diese Neuerungen nach Anleitung der uns erhaltenen alten Schriften zu schildern.

---

## Anhänge zu III.

---

Aus den im Archive der Seefahrt vorhandenen sich auf den Hauskauf beziehenden Schriften will ich hier diejenigen, die mir für die Geschichte des Ankaufs die wichtigsten scheinen, in getreuen Uebersetzungen mittheilen. Nämlich erstens das Dokument über den Verkauf des Grundstücks vom Canonicus Bomgarden an Herrn von Sandtbeke, — zweitens den Brief des Herrn von Sandtbeke über den Verkauf des Grundstücks an die Seefahrt,— drittens die gerichtliche Lassung hierüber,— und viertens eine Schrift der Vorsteher der Seefahrt über den bezahlten Preis.

---

### 1. „Brief" des Canonicus Bomgarden über den Verkauf seines Grundstücks und Hauses an Herrn Joost von dem Sandtbeke. Anno 1553.

Ich Johannes Bomgarden, Canonicus zu St. Stephan binnen Bremen, bekenne und thue kund für mich, meine Erben, Testamentarien und vor Jedermänniglich, bezeuge in Kraft dieser

Zertern, daß ich dem Ehrbaren und Vesten Jooste von dem Sandbeke und seinen Erben recht und redlich verkauft habe, und verkaufe hier mit Gegenwärtigem für eine Summe Geldes wie wir deß eins geworden, welche Summe mir zu meiner vollen Genüge in guter Pagimente *). dankbarlich von ihm gegolten und bezahlt ist, mein Haus und Hof mit allen des Hauses Gerechtigkeiten und Zubehörungen nichts außenbeschieden, **) wie es nun belegen ist in der Hutfilterstraße binnen Bremen, ehezuvor Herrn Blomenhagen's Haus genannt gewesen, in allem Maaße, wie ich dasselbe von dem Ehrbaren und Vesten Joste von Haßbargen seiner Frau und Erben gekauft habe, und ich lasse ihn und seine Erben mit Hand und Munde in das Eigenthum, Besitzung und Habe desselben eintreten, nach der Weise, wie man binnen Bremen belegene Baulichkeiten ***) und Häuser zu lassen pflegt, — und sage ihn und seine Erben der Bezahlung halber ganz quitt, frei, ledig und los, — mit dem Vorbehalte, daß der genannte Joost von dem Sandbeke mit Bewilligung seiner lieben Hausfrau in Zeit der Gefahr oder Krieges, dem Jooste von Haßbargen seiner Frau und Erben erlaube, daß sie sich in das Haus flüchten und zwei oder drei Kisten mit Gütern hineinsetzen dürften, — und auch daß ich Johannes Bomgarden oder meine Erben die nächsten sein sollen, das bemeldete Haus und Hof wieder zu kaufen, wenn Joost von dem Sandbeke oder seine Erben es wieder verkaufen oder abstehen wollen, und wenn ich dafür geben will, was Andere dafür geben wollen, — Alles ohne Argliſt. In Urkunde und zum Zeugniß sind von diesem Zerter zwei Abschriften desselben Lautes gemacht, und von beiden Parteien bewilligt; mit derselben Hand geschrieben, durch den

*) Englisch: payment = Bezahlung.

**) „nichts buten bescheden" heißt es in dem plattdeutschen Originale.

***) „upstaende Erven" (aufstehende Erben) heißt es in der Urkunde.

Namen Jesus von einander geschieden, *) und mit meines und meines lieben Vaters und auch Joost's von dem Sandtbekes Pitzern (Petschaft) darunter gedruckt und versiegelt, und jedem der beiden Parteien eins gegeben. Geschrieben im Jahre nach Christi Geburt fünfzehn hundert drei und fünfzig am Donnerstage nach dem Sonntage Misericordia Domini.

---

## 2. „Brief" des Herrn Joost von dem Sandtbeke über den Verkauf seines Grundstücks und Hauses an die Vorsteher der Armen Seefahrt. Anno 1561.

Ich Joost Sandbeke bekenne für mich und meine Erben und für sonst jeden, den es angeht, **) daß ich verkauft habe den Vorstehern der Armen Seefahrt zu Bremen meinen Hof, belegen in der Hutfilterstraße bei Gerd Bockhorste's Hause, mit allen Rechtigkeiten und Zubehörungen, so wie es im Erbbuche geschrieben ist, für eine Summe Geldes, welche mir die Vorsteher als mit Namen: Cord Bockelmann, Harmen Wedeman, Jochim Schaarhaar, Dirich Hoißmann und Arende Meyer, gänzlich entrichtet und bezahlet haben, und danke ich diesen

*) Die sogenannten „Zerter" oder „Tzerter" (Englisch charter vom Lateinischen carta) waren schriftliche Aufnahmen oder Kauf-Verträge. Es wurde dabei der Vertrag zwei Mal von derselben Hand auf die beiden Hälften eines Papierbogens gesetzt. In den Zwischenraum zwischen den beiden Copien schrieb man der Länge nach ein beliebig gewähltes Wort, z. B. Veritas (Wahrheit) oder auch wohl, wie es im obigen Falle geschah, den Namen „Jesus". Und bei der Austheilung der beiden Copien des Vertrags an die beiden Parteien wurde dann der Bogen so getrennt, daß dabei das besagte Wort im Zickzack oder schlangenförmig mitten durchgeschnitten wurde. Bei vorkommenden Streitigkeiten konnte man dann durch Zusammenhalten der Copien und des zerschnittenen Wortes die Echtheit des Dokuments leicht ausmachen.

**) Im Originale steht: „unde vor alß weme."

vorbenannten Vorstehern für gute Bezahlung für mich und meine Erben, und alle meine Nachkömmlinge, geborene und ungeborene, hierauf nicht wieder zurückzukommen.*) Zur Urkunde der Wahrheit habe ich Jooſt Sandbeke dieß geſchrieben mit meiner eigenen Hand und mein gewöhnliches Petſchaft hierunter gedrückt. Geſchrieben nach der Geburt Chriſti Tauſend fünf hundert und ein und ſechszig.

---

## 3. Schrift über die Laſſung von dem Hauſe und Hofe mit fünf Buden der Seefahrt.

Anno 61 am Montage nach Misericordia Domini bekannte der Ehrbare Jooſt vom Sandbeke vor dem Ehrbaren Rathe, daß er habe verkauft an Cord Bokelmann, Harmen Wedemann, Eler Meyer, Mauritius Mekeline, Jochim Scharhar, Arende Meyer und Johann Freſen, **) als verordnete Vorſteher der Armen Seefahrt, ſein großes Haus mit drei Buden vor und mit zwei Buden hinten, belegen in der Hutfilterſtraße bei Gerd Bockhorſte's ſeinem Hauſe im Oſten, und ſtreckt ſich daſſelbe von beſagter Straße bis hinten auf die Straße nach dem Schützenwalle, mit aller Gerechtigkeit, Zubehör quit und frei ausgeſtreckt,***) fünf Pfennig Königszinſe, und Rente drei und dreißig halbe Bremer Mark, die man nach dem Laute der Handfeſten wiederum daraus kaufen mag. Und Jooſt vom Sandbeke habe den verordneten Vorſtehern das Haus mit den

---

*) Im plattdeutſchen Originale ſteht: „Hier nicht wedder up tho ſpreken."

**) Es werden hier einige Namen der Vorſteher genannt, die im Kaufbriefe des Joſt von Sandbeke nicht genannt ſind, und einige, die dort vorkommen, ſind hier ausgelaſſen.

***) Im plattdeutſchen Originale ſteht: „quit und fri uthgeſtraken."

fünf Buden gelassen. Vor unseren Herren von Bremen Gericht zum rechten Tingzeit-Tage. Und derselbe Jooſt gelobte Währung nach unserer Stadt Rechten. *)

---

## 4. Schrift der „Vorsteher der Armen Seefahrt“ über den Ankauf ihres Hauses und den dafür bezahlten Kaufpreis.

Im Namen des Herrn, Amen!

Im Jahre nach Christi Geburt, unsers lieben Herrn, Tausend fünf hundert ein und sechszig am zehnten April haben wir als Verordnete und hierzu gekohrene Vorsteher von wegen der Armen Seefahrt allhier zu Bremen, mit Namen wie folgt als: der Ehrsame Kordt Bockelmann, Hermann Weddemann, Ehler Meyer, Mauritius Mekeline, Gerdt Garbade, Arend Meyer, Jochem Scharhar, —

Hier beneben die vier Schiffers, nämlich Johann Linse, Evert Hoysmann, Hinrich Redemeyer und Lüder Meyer auf Befehl der Seefahrt gekauft von dem Ehrbaren Jost von dem Sandbeke, seinen Hof, so als er bezimmert und bezäunt ist, erdfest und nagelfest, und ist belegen in der Hutfilterstraßen bei Gerdt Bockhorst seinem Hause im Osten, und streckt sich von der Hutfilterstraße an so durchgehends hin bis hinten auf der Straßen nach dem Schützenwall, nach Vermeldung des Kaufbriefes und als es in das Erbbuch gezeichnet ist, und ist der Kauf in allem sechszehnhundert Bremer Mark.**) In dieser benannten Summa sind sechshundert und fünfzig Mark Hand-

*) Im Original steht: „Unde desulffte Jooſt lowede Wahrschup nach unser Stadt Rechte.“

**) Die hier genannte Summe stimmt freilich nicht genau mit der am Schlusse gegebenen. Doch steht Beides so in der hier abgedruckten Schrift. Leider ist diese Schrift nur eine später gemachte Copie eines verloren gegangenen Originals. Sie schien mir hier aber doch einer Mittheilung werth.

festen, die die Vorsteher vom Graffen Moncken darin haben, und noch fünf Pfennig Königs-Zinse, die St. Jürgens Gasthaus darinne haben, deß wollen wir nun bezalen, vierhundert Mark, die nachständigen fünfhundert und fünfzig Mark zu bezahlen auf nächstkommenden Michaelii Ao. 61, welche zur gnüge entrichtet und bezahlt, nach Vermeldung seiner Quitance.

| | |
|---|---|
| Ins Erste entrichtet ..... | 400 Mark |
| Zum letzten bezahlt ..... | 550 „ |
| bezahlt in Summa... . | 950 Mark |
| Anno 1565 auf Ostern noch bezahlt | 300 Mark |
| „ 1566 „ Weihnachten bezahlt | 200 „ |
| „ 1567 „ noch bezahlt ..... | 200 „ |
| Summa ..... | 1650 Mark. |

## IV.

# Die alten Geſetze und erſten Hauseinrichtungen in der Seefahrt nach dem Jahre 1561.

Die Schiffer wählen vier „vornehme Leute“ zu Vorſtehern, — behalten ihre acht Ober-Alten und zweiundzwanzig Aelteſten bei. — Neue Einkünfte des Hauſes. — Einführung der „Bodmerei“ oder „Reiſegelder“. — Erſte Bedeutung und anfängliche Geſchäfte der „Schaffer“. — „Bodmerei-Schaffer“. — Verwalter des Hauſes. — Vertheilung der „Pröven“. — Gebete dabei. — Lange Dauer dieſer alten Einrichtungen. — Anhang: Eine Ueberſetzung der alten Geſetztafel.

---

Wegen des mit dem Hauskaufe, wie ich ſagte, gleichzeitigen Beitritts der Kaufleute, veränderte man zunächſt die innere Verfaſſung und Verwaltungsweiſe der Geſellſchaft.

Die Hauptgeſchäfte waren bis dahin in den Händen der acht „Verordneten aus den Schiffern“ geweſen. Jetzt traten anſtatt ihrer die Kaufleute an die Spitze.

Derer ſollten vier ſein,*) und ſie ſollten „Vorſteher des Armen Seefahrenden Hauſes“ genannt werden. Sie ſollten die Oberverwaltung der ganzen Anſtalt haben und 8 Jahre lang im Amte bleiben, und zwar ſo, daß alle zwei Jahre einer von ihnen austräte und dann ein anderer Kaufmann in ſeine Stelle

---

*) Die Zahl vier ſpielt bei der Vorſteherſchaft aller unſerer alten Brüderſchaften und Collegien eine große Rolle. Die Stadt ſelbſt hatte ja auch vier Bürgermeiſter.

gewählt werde. Auch sollte zur Zeit nur einer von diesen vier Vorstehern die Administration und zwar zwei Jahre führen. Nach Ablauf seiner zwei Jahre sollte er der Gesellschaft über Empfang und Ausgabe Rechenschaft ablegen und dann „das Buch einem andern Vorsteher abgeben.“

Die acht Schiffer-Verordneten blieben zwar auch bestehen, traten aber nun vor den neuen kaufmännischen Verwaltern einen Schritt zurück und hießen von nun an auch blos „die Ober-Alten“ („de Overolden“). Sie bildeten jetzt gleichsam das Ober-Haus der kleinen Gemeinde, standen den das Regiment führenden Vorstehern in manchen wichtigen Fällen als Berather zur Seite und sollten mit ihnen, wenn eine Vakanz einträte, einen neuen Vorsteher aus der Kaufmannschaft wählen. Alle Monate sollten sie sich auch mit den Vorstehern in einer Gesammtsession unter dem Präsidium „des Buchhalters“ (so nannte man den administrirenden Vorsteher) versammeln und über wichtige Angelegenheiten berathschlagen. Auch sollten die Vorsteher keine bedeutende Neuerungen in der Einrichtung und Verfassung des Hauses ohne den Consens der acht Ober-Alten vornehmen dürfen.

Auch die „zweiundzwanzig Männer“ blieben bestehen und bildeten nach wie vor gleichsam das Unterparlament der Gemeinde. Sie gingen nicht durch Wahl, sondern durch das Recht der Anciennität aus den „Gesammt-Schiffern“ (den sämmtlichen Schiffer-Mitgliedern des Hauses Seefahrt) hervor, so daß nicht nur bei einer eingetretenen Vacanz unter den Zweiundzwanzigern, sondern auch, wenn etwa einer oder mehrere derselben bei einer nöthig werdenden Berathung nicht in Bremen zugegen wären, die nächstfolgenden ältesten Haus-Mitglieder von selbst an die Stelle der Ausgeschiedenen oder Fehlenden träten. Sie waren mithin ein sehr wandelbarer Körper. Es wurden zu ihnen jedes Mal die am Platze vorhandenen zweiundzwanzig ältesten eingeladen, so daß also in dem einen Jahre Einer zu den Zweiundzwanzig gehören konnte, der im nächsten

Jahre nicht dazu gehörte. Sie hießen daher auch einfach „die Aeltesten des Hauses“ („de Oldesten“).

Aus diesen zweiundzwanzig Aeltesten gingen auch die acht Oberalten hervor, jedoch nicht durch Anciennität sondern durch Wahl. Und zwar sollten, wenn eine Vacanz bei den Oberalten einträte, zu einer Neuwahl aus den Zweiundzwanzigern die übrigen Oberalten und die Vorsteher zusammen berechtigt sein.

Die zweiundzwanzig Aeltesten sollten sich in der Regel mit der Administration des Hauses nicht beschäftigen, wohl aber mit der Gesetzgebung. Bei allen sehr wichtigen und durchgreifenden Neuerungen, „wo die Vorsteher und Oberalten sich nicht allein zu entscheiden getrauten,“ sollten sie die Zweiundzwanziger mit bescheiden und berathen. Auch sollten sich noch außerdem regelmäßig alle Jahre ein Mal die Vorsteher mit den Oberalten und mit den Zweiundzwanzigern in der St. Marienkirche an einem Vormittage versammeln, um etwa nöthige Verbesserungen in den Einrichtungen der Anstalt zu besprechen.

Zu einer Theilnahme an dem Hause Seefahrt als Mitglieder und zum Genusse seiner Wohlthaten, sollten nur diejenigen Schiffer berechtigt sein, die wenigstens drei Jahre lang von der Stadt und für dieselbe seewärts gefahren und sich während dieser Zeit zur Zufriedenheit der Schiffer- und Kaufmannschaft verhalten hätten.

Wie in Bezug auf Verwaltung und Gesetzgebung der Gesellschaft so wurden nun auch über die Einkünfte des Hauses neue Bestimmungen festgesetzt. Was schon früher über die Herbeiziehung der alten „Brüche“, der sogenannten „Gottesgelder“ ꝛc. festgesetzt war, blieb bestehen. Manche dieser alten Intraden, mögen wenig ergiebig gewesen. Es wurden daher nun sämmtliche Mitglieder des Hauses einer allgemeinen und regelmäßigen Abgabe unterworfen.

Vor allen Dingen wurden sogenannte „Bodmereigelder“ eingeführt. Jeder von Bremen segelnde Schiffer sollte bei seiner Abreise „aus den Armen-Geldern“ des Hauses 20 Thaler

ausbezahlt erhalten. Dieses Capital sollte als ein zu verzinsendes „Bodmerei-Darlehen“ betrachtet werden, d. h. es sollte auf dem Schiffe stehen und wenn dieses verloren ginge, auch selbst verloren sein. Für dieses Capital sollte der Schiffer aber hohe Zinsen oder Prämien, die sogenannten „Bodmerei-Gelder“, an das Haus Seefahrt entrichten, von einer größeren Reise mehr, von einer kleineren Reise weniger. Diese Zinse oder Prämie sollte er jedes Mal nach vollendeter Reise abtragen und dann auch das Capital selbst „drei Wochen nach Martini“, zu welcher Zeit die Schiffer von allen Seiten heimgekehrt zu sein pflegten, an das Haus zurückzahlen. Wie hoch sich die Zinsen für das dargeliehene Bodmerei-Capital belaufen sollten, wird in den alten Gesetzen nicht bestimmt. Tarife über die Bodmerei- und Reisegelder sind uns erst aus neuerer Zeit erhalten.

Auch sogenannte „Monats-Gelder“ wurden zugleich eingeführt. Doch wird nirgends gesagt, worin diese bestanden haben.

Mit dem Geschäfte, die „Bodmerei- und Monats-Gelder“ von den Schiffern einzukassiren und dieselben zu belegen und zu verwalten, wurden insbesondere die sogenannten „Schaffer“ betraut, deren zu dieser Zeit zum ersten Male Erwähnung geschieht, und die in dem Stiftungsbriefe der Seefahrt noch nicht vorkommen.

Diese „Schaffer“ sollten ganz ausschließlich nur mit den Monats- oder Bodmereigeldern zu thun haben, und dieselben den Vorstehern einliefern. Die andern Geldgeschäfte des Hauses, die Annahme der dem Hause gemachten Geschenke und Legate, die Anlegung dieser Capitalien, die Vertheilung der Einkünfte an die Armen gingen die „Schaffer“ nichts an. Dies war Sache der Vorsteher.

So wie die Vorsteher zu einer jährlichen allgemeinen großen Rechnungsablage über den gesammten Wachsthum des Hauses, — oder wie der gewöhnliche plattdeutsche Ausdruck

lautete „von wegen des Hufes Upkumpſt“ — ſo waren die „Schaffer“ insbeſondere zu einer ebenfalls jährlich wiederkehrenden Rechnungsablage über ihre Reiſe- und Monatsgelder verpflichtet. Jedoch ſollten ſie dieſe einer Verſammlung der ſämmtlichen Schiffer, von denen allein jene Gelder kämen, vorlegen, während die Vorſteher nach den älteſten und erſten Geſetzbeſtimmungen ihre Rechnung nur den acht Oberalten abſtatteten.*)

Ueber die Anzahl der „Schaffer“ iſt in jenen erſten Geſetzen nichts verfügt. Doch finde ich in den älteſten Protokollen, ſo weit dieſe hinaufreichen, immer vier genannt, zwei für die „Bodmerei-Gelder“ und wieder zwei für die „Monats-Gelder“. Und zwar war jedes Mal einer dieſer zwei Schaffer „aus den Schiffern“, und einer „aus den Kaufleuten“. Dabei ſcheint es auch bald Sitte geworden zu ſein, daß dieſe vier Schaffer bei ihrer Rechnungsablage oder doch gleich nach derſelben, eine kleine Mahlzeit gaben.

Dieſes Amt der „Schaffer“ oder wie ſie auch dann und wann genannt werden, der „Bodmerei-Schaffer“ in der Seefahrt, hat ſpäter eine andere Bedeutung erhalten. Ihre Geſchäfte fielen allmählich auch den Vorſtehern und Oberalten zu. Es werden mit dem Namen „Schaffer“ heutzutage nur diejenigen, theils kaufmänniſchen, theils ſeefahrenden Mitglieder des Hauſes Seefahrt bezeichnet, welche die jährliche große Mahlzeit der Geſellſchaft beſchaffen. Sie haben jetzt nichts mehr mit den Geldangelegenheiten des Hauſes zu thun.**)

*) Siehe hierüber das Dokument im Anhange zu dieſem Capitel.

**) Der Name „Schaffer“ hängt urſprünglich wahrſcheinlich mit „Geſchäft“ zuſammen und iſt daher vermuthlich zunächſt mit „Geſchäftsführer“ (negotiator, oeconomus) zu überſetzen. Wir finden im 15. und 16. Jahrhundert in vielen Anſtalten in ganz Deutſchland diejenigen Angeſtellten, die über ein untergeordnetes Perſonal zu befehligen und kleine Anordnungen zu machen hatten, „Schaffer“ genannt. In Nürnberg hießen „Schaffer“ die älteſten Diakonen der beiden Hauptkirchen. Auch gab es dort in den beiden Zwölfbrüder-Kloſtern ſolche „Schaffer“. Ebenſo hieß der Geſchäfts-

Wann diese Veränderung eingetreten sei, kann ich nicht genau bestimmen. Doch ist es aus den Protokollen der Seefahrt gewiß, daß noch im Jahre 1716 (den 20. Januar) „die Schaffer die Rechnung über ihre Gelder ablegten und dann wieder neue Schaffer für die Bodmerei und Monatsgelder erwählt wurden.“ Auch noch 1745 und 1747 ist in den Protokollen der Seefahrt, die der großen Mahlzeit vorhergehenden Rechnungsablage von den Bodmereigeldern so erwähnt, als ob die „Schaffer“ sie abgelegt hätten. Dagegen sagt der buchhaltende Vorsteher des Jahres 1764: „er habe am 22. Februar dieses Jahres die Bodmereigelder-Rechnung vor seinen Collegen, vor den Schiffer-Aeltesten und vor sämmtlichen Herrn Schaffern abgelegt,“ und darauf hätten den andern Tag die Schaffer die große Mahlzeit gegeben. Hiernach möchte man schließen, daß die besagte Veränderung erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts statt gehabt haben müsse. Ich habe darüber nirgends einen besondern Beschluß verzeichnet gefunden, und doch läßt sich nicht denken, daß sich die Sache ohne einen solchen gemacht habe.

---

führer und Geldverwalter im Frauenhospital zu Regensburg „Schaffer“ (Siehe darüber Schmellers Bairisches Wörterbuch. Stuttgart 1836. Bd. III. S. 330.) Auch in Bremen wurde das Wort „Schaffer“ häufig in diesem Sinne genommen. So hießen z. B. die vier Cassenführer und Vorsteher der städtischen Wasseranstalt: „die vier Schaffer des Wasser-Rades“. Auch die Cassen- und Buchführer der später aus der Seefahrt hervorgehenden Seeschiffer-Brüderschaft-Todtencasse, hießen, wie ich weiter unter zeigen werde, „Schaffer“. In ähnlichem Sinne scheinen nun auch im 16. Jahrhundert und auch noch viel später, in dem Bremischen Hause Seefahrt selbst die Verwalter der Bodmereigeldercasse „Schaffer“ genannt zu sein. — Auf den Schiffen der deutschen Hansestädte, und auch sonst noch in Deutschland heißt „schaffen“ so viel als „das Mittagsmahl beschaffen“. Als später den „Schaffern“ die Geldgeschäfte genommen, die Beschaffung ihrer alten Rechnungsmahlzeiten aber gelassen wurde, da nahm man das Wort hinfüro blos in dem letzteren Sinne, und so heißen denn jetzt nicht die abtretenden und die Rechnung ablegenden Geschäftsführer, sondern nur die die Mahlzeit gebenden und sich damit empfehlenden neu eintretenden Seefahrts-Mitglieder „Schaffer“.

So viel von der Umgestaltung der Verfassung der Gesellschaft zur Zeit des Hausankaufs.

Da man nun ein gemauertes Haus und ein Grundstück hatte, so wurde vor allen Dingen auch die Einsetzung eines Hausverwalters und eine Hausordnung nöthig.

Die Aufsicht über das Haus, so wurde bestimmt, sollte einem alten seefahrenden Manne von gutem Namen anvertraut werden, der den Vorstehern und Oberalten, so oft sie es nöthig befänden, Rede und Antwort stehen, auch genugsame Caution und Bürgschaft stellen solle.

Was die Hausordnung betrifft, die der Verwalter zu übernehmen hatte, so sollten sich „alle die binnen der Seefahrtspforten wohnten“ bei Zeiten zu Haus verfügen, damit die Pforten des Abends 9 Uhr geschlossen werden könnten. Die aber, welche aus der Seefahrt den „Pröven“ genössen, sollten sich, um ihn abzuholen, bei Zeiten des Morgens vor 8 Uhr im Hause versammeln. Da sollte alsdann „der Verwalter des Hauses mit ihnen anheben und Gott zu Ehren drei geistliche Psalmen singen, darnach ihnen das Evangelium sammt der Auslegung vorlesen und endlich mit dem Gebete (Vaterunser) und dem Dankpsalm beschließen.“ Nach dieser umständlichen frommen Ceremonie sollte dann erst der Pröven ausgetheilt werden. Auch einer von den Vorstehern und einer von den Oberalten sollten hierbei zugegen sein, „um zu sehen, daß Alles recht und ordentlich bei dem Armenhause vertheilt werde.“

Auch sonst wollte man auf die Frömmigkeit und Moralität der Armen eine ernsthafte Aufsicht üben. „Alle, die aus der Seefahrt den Pröven genössen, sollten sich fleißig zur Kirche halten und sich bei Anhörung des göttlichen Wortes befinden lassen, vornehmlich aber Sonntags um 8 Uhr die Predigt nicht versäumen.“ Würde Einer muthwillig dagegen handeln, so solle ihm der Pröven genommen werden. Dasselbe sollte geschehen, wenn sich Einer „mit gottlosen Worten und mit Trun-

kenheit (oder wie der plattdeutsche Ausdruck lautet „mit drunken Drinken“) verlaufen würde.

Auffallend ist es, daß sowohl in den alten Gesetzen, als auch in den Protokollen aus dieser Zeit, von in dem Hause mit Wohnung versehenen Armen noch gar nicht die Rede ist, vielmehr nur von solchen, die „aus dem Hause ihren Pröven holen“. Aus einem Protokoll von 1567, ersieht man, daß damals noch sowohl ein Theil des großen Hauses, als auch die dazu gehörenden 5 „Buden“ an fremde Leute vermiethet waren. Der Pachtschilling, den jede dieser Buden vor und hinter dem Hause gab, ist in dem Protokolle genau aufgezeichnet. Es wird daraus wahrscheinlich, daß man erst trachten mußte, aus dem Hause noch etwas zu gewinnen, um den Kaufpreis ganz abtragen zu können, und daß man erst später im Stande war, die Buden an die Armen umsonst zu geben. Es ist schade, daß uns die alten Protokolle nicht so vollständig erhalten sind, um die Zeit der Einquartierung der Armen in dem Hause selbst genau zu bestimmen. So viel ist indeß aus spätern Schriften gewiß, daß sie noch vor Ende des 16. Jahrhundert erfolgte.

Alle jene Bestimmungen, — über die Vereinigung der Schiffer mit den Kaufleuten, — über die Vermehrung der Einkünfte der Gesellschaft, — über die Verwaltung ihrer Gelder, — über die Ordnung ihres Hauses und das Verhalten ihrer Prövener, — wurden vermuthlich in Folge einer Reihe von Berathungen und Beschlüssen beliebt und nach und nach eingeführt. Endlich, — ich glaube erst einige Zeit nach dem Jahre 1561,*) — formulirte man sie in einer Schrift von 17 Artikeln legte dieselben dem Rathe der Stadt zur Confirmation vor**)

*) Siehe hierüber die diesem Buche angehängte Abhandlung „über das Datum der Stiftung des Hauses Seefahrt“.

**) Diese Confirmation des Rathes war wohl hauptsächlich der Vereinigung der Schiffer mit den Kaufleuten wegen nöthig, wodurch die Gesellschaft einen ganz andern Charakter erhielt.

und verzeichnete sie dann auf einer hölzernen Tafel, die als die alte Gesetztafel in der Halle des Hauses aufgehängt wurde.

Ein vorgängiges Concept dieser Gesetze ist uns leider unter den Papieren der Seefahrt nicht erhalten. Auch existirt darüber kein Original-Dokument des Senats.

Ebenso ist auch leider die alte „hölzerne Tafel," auf der die Gesetze, nach der Mitte des 16. Jahrhunderts, geschrieben und aufgehängt wurden, längst verloren gegangen. Im Jahre 1633 existirte die alte Tafel noch. Doch war sie schon ganz „unleserlich" geworden und „halb zerstört". Daher die damaligen Vorsteher des Hauses es für nöthig fanden, sie „mit einer deutlichen Hand auf das Neue geschrieben" und dann in diesem Transsumpte, wiederum auf einer hölzernen Tafel geschrieben, aufhängen zu lassen.

Auch diese zweite „hölzerne Gesetztafel von 1633", die aber nach verschiedenen hie und da vorkommenden Andeutungen, noch sehr lange in der Seefahrt gehangen haben muß, existirt jetzt nicht mehr. Wir haben nur Abschriften von ihr, die indeß alle aus einer viel späteren Zeit herrühren. Die ältesten sind aus dem Ende des 17. Jahrhunderts.

Seit der Zeit, wo diese 17 Artikel zuerst aufgeschrieben wurden (kurz nach 1561) bis auf das Jahr 1816, also beinahe 300 Jahre, haben sie als die Fundamentalgesetze der Seefahrt gegolten. Sie wurden noch im Jahre 1816 als „in der großen Herrenstube hängend" erwähnt. Wahrscheinlich aber war es damals nicht mehr die hölzerne Tafel von 1633, sondern schon wieder eine spätere Copie. Erst seit 1816 wurden alle im Laufe der Zeiten gefaßten Beschlüsse, Regulirungen und zur Gewohnheit gewordenen Satzungen der Seefahrt in einem neuen Gesetzcodex zusammen verschmolzen, und dann zum ersten Male im Jahre 1823 die Seefahrtsgesetze durch den Druck bekannt gemacht.

## Anhang zu IV.

## Alte Gesetze des Hauses Seefahrt.

Die Copien der alten plattdeutsch geschriebenen Gesetze des Hauses Seefahrt, oder vielmehr des auf einer hölzernen Tafel im Jahre 1633 gemachten Transsumptes dieser Gesetze, sind sehr zahlreich. Sie weichen aber alle nicht nur in ihrer Orthographie und in andern Punkten, sondern namentlich auch in den in ihnen enthaltenen Angaben über das Abfassungsjahr so sehr ab, daß es bei dem Mangel des Originals unmöglich ist, einen correcten plattdeutschen Text herzustellen. Ich theile diese alten Gesetze daher hier nur in einer Uebersetzung mit, der ich diejenige Abschrift zum Grunde gelegt habe, welche mir ihrer Handschrift nach die älteste zu sein schien. Doch lasse ich dabei die darin enthaltenen offenbar unrichtigen und sich widersprechenden Angaben des Jahres der Abfassung dieser Gesetze, so wie des Jahres der Stiftung der Gesellschaft aus und verweise in dieser Beziehung den Leser auf meine dem Buche angehängte Abhandlung „über das Datum der Stiftung der Seefahrt", in welcher ich diese Punkte zu erörtern und festzustellen gesucht habe.

Die besagte Copie lautet in buchstäblicher Uebersetzung wie folgt:

Anno sechszehnhundert dreiunddreißig den sechszehnten Januar sind die vier Vorsteher, nämlich:

Johann Holle, Gerd Meyer, Arend Meyer und Lüder Tidemann, Aelterleute und Bürger, wie auch die acht Oberalten als:

Willem Hoyer, Berendt Hase, Arendt Vogelsanck, Johann Sandt, Otte Jantzen Wemmers, Gerdt Meyer, Hinrich Winters und Dierich Jantzen Ploch, Schiffer und Bürger in Bremen, in der armen Seefahrt bei einander gewesen, und haben es hochnöthig befunden, daß eine alte Tafel, so in Anno 15?? 

mit Beliebung eines Ehrenvesten, Hoch und wohlweisen Rathes geordnet, dieweil dieselbe fast unleslich und theils zerstöret, mit einer deutlichen Hand aufs Neue umgeschrieben werden möchte, welche denn von Wort zu Wort lautete wie folgt:

Anno 15?? auf Drei-Königs-Tag haben die acht Aeltesten der Schiffer eine Tafel entworfen, dieselbe den Schaffern der Seefahrt sammt den Zweiundzwanzig vorgehalten, welche sich solche sämmtlich haben gefallen lassen, und bei einem ehrbaren Rathe Confirmation erhalten folgenden Inhalts:

Erstlich thaten sich die acht Oberalten beklagen, daß sie nicht alle Wege zu Haus sein könnten, um den Armen nach Nothdurft so vorzustehen, wie es der Sachen Wichtigkeit erforderte; mußte man daher auf andere Vorsteher bedacht sein. Ist also ein ehrbarer Rath ersucht und veranlaßt worden, daß die acht Oberalten Macht haben sollten, vier vornehme Männer aus den Kaufleuten und Schiffsrhedern zu küren und zu erwählen zu Vorstehern des armen seefahrenden Hauses, die demselben auch mit Treue vorzustehen acht ganze Jahre sollen verpflichtet sein, und alsdann nach gethaner guter Rechnung einer zur Zeit abdanken, dann auch nicht ferner bemüht oder beschwert werden sollen. Sondern es sollen dann die übrigen Vorsteher mit den acht Oberalten zusammen treten, und einen aufrichtigen redlichen Bürger in des Abgedankten Stelle küren, und so die Zahl der vier Vorsteher wiederum ergänzen.

Zweitens. Die Vorsteher sollen auch alle Jahre, bevor die Schiffer von Haus fahren, den acht Oberalten in der Seefahrt, von allen bei dem Hause und zum Unterhalte der Armen aufgewandten Ausgaben, richtige gute Rechnung zu thun schuldig sein.

Drittens. Die Schaffer, gleicherweis beide vom Monats- und Bodmereigeld, sollen Alles gegen Rechnung in guter Baarschaft, zur Zufriedenheit der gesammten Schiffer, den angehenden Schaffern richtig überliefern.

Viertens. Jeder Schiffer, sei er Binnen- oder Außenfahrer, soll unweigerlich zwanzig Thaler von den Armengeldern auf Bodmerei nehmen, selbiges Capital drei Wochen nach Martini dem Schaffer oder Verwalter des Armenhauses unverweigerlich bezahlen; die Bodmerei aber alle Reise davon abgeben, damit die Schaffer an ihrer Rechnung nicht verhindert werden.

Fünftens. Weil auch diese Ordnung und das Armenhaus wohlmeinentlich von den Schiffern und seefahrenden Leuten gestiftet ist, den alten oder bresthaften, unvermögenden, armen, seefahrenden Männern zu Gute, so soll auch keiner in der armen Seefahrt auf- und angenommen werden, er habe denn nicht unter drei Jahren von unserer Stadt zur Seewärts gefahren und sich gegen Kaufmann und Schiffer wohl verhalten; es wäre denn, daß Einer binnen der drei Jahre an Bord des Schiffes durch Gottes Schickung solchen Schaden genommen, daß er wieder zur See zu fahren untüchtig geworden. Dies soll aber nur geschehen mit völligem Consens der Vorsteher und Aeltesten.

Sechstens. Alle Monate sollen die Vorsteher und Aeltesten sich wenigstens ein Mal in der Seefahrt versammeln und sich mit einander berathen, und besprechen über die Bedürfnisse des Armenhauses.

Siebentes. Wenn aber der Pröven ausgetheilt wird, so soll stets einer von den Vorstehern, und einer von den Oberalten in Gegenwart sein und Aufsicht haben, damit Alles recht und ordentlich bei dem Armenhause verrichtet werde. Und würde Einer von den Armen seines bösen Verhaltens überzeugt, so soll dem kein Pröven verabfolgt werden, bis auf Erkenntniß der Vorsteher und Oberalten.

Neuntens. Die Verwaltung des armen seefahrenden Hauses soll einem alten seefahrenden Mann, der eines guten Namens ist, vertraut werden, soll selbiger auch, so oft es nöthig

ist, den Vorstehern und Oberalten von seiner Verrichtung gute Rede und Antwort zu geben schuldig sein.

Zehntens. Wenn die Schaffer der ganzen Gesellschaft Rechnung ablegen wollen, sollen sich die Vorsteher, Oberalten und Schaffer, sammt den zweiundzwanzig Aeltesten in St. Marienkirche Vormittags versammeln, und sich vorher besprechen, ob es nöthig sein möchte, diese Tafel in einigen Punkten zu verändern oder zu verbessern, darnach sich um 12 Uhr in der Seefahrt bei der Rechnung einstellen.

Eilftens. Neuerungen sollen sonst bei dem Armenhause in der Seefahrt nicht eingeführt werden; es geschähe denn mit völligem Consens der vier Vorsteher und acht Oberalten; Und wenn die nicht allein beschließen wollen, so mögen sie die zweiundzwanzig Aeltesten mit bescheiden lassen.

Zwölftens. Auch sollen Alle, so innerhalb der Seefahrtpforten wohnen, sich bei Zeiten zu Haus verfügen, damit um 9 Uhr des Abends die Pforten zugeschlossen werden. Würde Jemand muthwillig hiergegen handeln, oder sich sonst mit Trunkenheit oder gottlosen Worten verlaufen, so soll demselben der Pröven genommen werden.

Dreizehntens. Alle die aus der Seefahrt den Pröven genießen, sollen sich fleißig zur Kirche halten, und sich bei der Anhörung des göttlichen Wortes finden lassen, vornehmlich aber des Sonntags um 8 Uhr die Predigt nicht versäumen. Würde einer muthwillig dagegen handeln, so soll ihm der Pröven nicht gefolgt, sondern zurückbehalten werden.

Vierzehntens. Würde auch ein Vorsteher des Todes verfahren, so sollen sich nach geschehenem Begräbniß die übrigen Vorsteher mit den acht Oberalten in der Seefahrt versammeln, und einen neuen Vorsteher in des Verstorbenen Stelle küren.

Fünfzehntens. Wenn Einer von den acht Oberalten versterben, oder sonst wegen Unvermögen dem Armenwerke weiterhin beizuwohnen sich beschweren und weigern sollte, so sollen die Vorsteher und Oberalten zusammentreten, und aus

den zweiundzwanzig Aeltesten einen andern küren, damit die Zahl der acht Oberalten auch also voll bleibe.

Sechszehntens. Wenn der Verwalter des armen seefahrenden Hauses verstirbt, so sollen sich nach dem Begräbnisse die Vorsteher sammt den acht Oberalten in der Seefahrt versammeln und alsdann einen andern aus den seefahrenden Leuten, der dazu tüchtig erkannt ist, erwählen, selbiger auch für alles ihm Anvertraute und Ueberlieferte genugsame Caution und Bürgen zu stellen schuldig sein.

Siebenzehntens. Sollte auch diese Tafel mit einigen Punkten oder Artikeln verbessert und vermehrt werden, so soll dies mit völligem Consens der Vorsteher und acht Oberalten geschehen. Soll auch in allen Punkten der alten Tafel und vornehmlich der von Anno 15?? in ihren Rechten hiermit nichts benommen sein.

# V.

## Wie die Mittel des Hauſes Seefahrt nach 1561 wuchſen und ſeine Einrichtungen ſich entfalteten.

Die Namen der erſten Vorſteher aus der Kaufmannſchaft. — Aelteſte plattdeutſche Protokollbücher des Hauſes. — Art und Weiſe der Buchhaltung. — Jährliche Einnahmen und Ausgaben. — Erſte Geſchenke und Teſtamente zu Gunſten des Hauſes. — Wie die Bürger das Haus mit beſondern Legaten zu Kleidung, Nahrungsmitteln und Feuerung bedenken. — Die Buchhalter des Hauſes. — Frommer Sinn und Ausdrucksweiſe in ihren Protokollen.

---

Die erſten vier „vornehmen Männer“, welche man im Hauſe Seefahrt nach dem Ankaufe des Grundſtücks und nach der mit den Kaufleuten ſtattgehabten Vereinigung wählte, hießen Cort Bokelmann, Herman Wedeman, Jochim Scharhar und Arent Hoysman. Sie verdienen wohl als die erſten kaufmänniſchen Vorſteher, welche das Haus gehabt hat, in einer Geſchichte der Seefahrt aufgezeichnet zu werden. Dieſe Wahl geſchah im Jahre 1562. *) Und gleich von da an bekam auch die Seefahrt eine ordentliche ſchriftliche Buch- und Protokoll-Führung. Während wir aus völligem Mangel aller Aufzeichnungen, wie geſagt, über die innere Geſchichte der „Armen Seefahrt“ von dem Jahre ihrer Stiftung (1545) bis zum Ankaufe eines Hauſes (1561) ſo gut wie nichts Beſtimmtes wiſſen, fließen mithin von jetzt an die Quellen etwas reichlicher und klarer.

---

*) Es iſt darüber unter den Papieren der Seefahrt ein Protokoll aus dieſem Jahre vorhanden. Es iſt die erſte und älteſte Protokoll-Notiz des Hauſes.

Der jedesmalige buchhaltende Vorsteher trug nun alle Jahre eigenhändig die Einnahmen und Ausgaben des Hauses und auch die von den Schiffern und Kaufleuten gefaßten Beschlüsse und andere Vorkommnisse in jene Protokoll-Bücher, die anfänglich zugleich auch Rechnungsbücher gewesen zu sein scheinen, ein. Sie bilden die ältesten Annalen des Hauses, von denen indeß leider auch doch nur wieder Bruchstücke und Auszüge auf uns gekommen sind,

Die Buchhaltung und Geschichtschreibung in diesen alten Plattdeutsch abgefaßten Büchern ist sehr eigenthümlich, meistens äußerst lakonisch.

Den Bericht über das neue Verwaltungs-Jahr fängt der Vorsteher des Hauses gewöhnlich an mit einem „Laus Deo!“ oder: „Cum Deo to Bremen“. Zuweilen heißen die kurzen Einleitungs-Worte auch bloß: „to gedenken“ (zu gedenken). Dann sagt der Buchhalter mit zwei Worten, was bei der Seefahrt beliebet wurde, und daß er selber nun wegen des Hauses Aufkommen („von wegen des Huses Upkumst“) Rechnung abgelegt habe. Der kurze Bericht über eine solche Rechnungs-Ablage lautet dann wohl so:

„Mein Empfang ist im Laufe des Jahres gewesen 114 Mark und 26 Grote, meine Ausgabe dagegen 82 Bremer Mark 19 Grote 4 Schwaren, so daß das Eine gegen das Andere abgezogen baar übrig bleibt, 32 Bremer Mark 6 Grote 1 Schwaren, welches Geld ich meinem Nachfolger Harm Wedeman richtig überliefert habe. Amen!

„Klaus Mönnichhusen.

„Meine eigene Hand.“

Man sieht, daß von doppelter Italiänischer Buchführung bei diesen alten Rechenmeistern wenig die Rede war. Diese Kunst lag damals in Bremen noch in der Kindheit. — Häufig passirte es jenen ehrenwerthen Klaus Mönnichhusens, daß sie noch hinterdrein nach Abschluß ihrer Rechnung wahrnahmen, wie sie in ihrer Bilance etwas vergessen hatten. Es erscheinen

daher gewöhnlich bei ihren Rechnungs-Ablagen noch einige nachträgliche „Item's", wie z. B. in obigem Falle folgende:

„Item habe ich Klaus Mönnichhusen an Harm Wedeman noch eine Mark und 17 Grote überantwortet, die den Armen auch noch zukommen."

„Item habe ich Klaus Mönnichhusen auch noch nachträglich mit Klaus Stendern gerechnet am Sonntage Allerheiligen und habe befunden, daß Stendern auch noch 5 Mark 27 Grote den Armen schuldig bleibt."

Auch das äußere Gewand und die Ausstattung dieser alten Protokoll- und Rechnungs-Bücher ist charakteristisch und zeitgemäß. Sie sind bei der Seefahrt, wie auch bei anderen Instituten aus der Zeit kurz nach Luther, in Pergamentblätter eingebunden, welche die Protestanten aus den alten Meß- und Gesangbüchern der katholischen Priester genommen hatten. Die antiken Musik-Noten, die in Mönchsschrift schön geschriebenen lateinischen Verse mit bunt gemalten Initialen dienten den Rechnungsbüchern der protestantischen Wohlthätigkeitsanstalten zum Schmuck. Diese Art des Einbands zieht sich noch bis weit ins siebzehnte Jahrhundert hinein. Nachher hörte sie auf, weil keine Missalen, welche die Buchbinder zerschneiden konnten, mehr vorräthig waren.

Die ganze jährliche Einnahme und Ausgabe des Hauses Seefahrt belief sich während der ersten zehn Jahre nach dem Ankauf (von 1561 bis 1571) auf durchschnittlich 100 bis 200 Mark (à 32 Grote.) Dies erscheint uns unglaublich gering. Aber freilich muß man bedenken, daß man damals, wie ich aus einer Seefahrtsrechnung ersehe, für 24 Grote eine ganze Tonne Bier, die jetzt wohl mehr als das Zehnfache gilt, kaufte, daß „die Leute, welche sieben schwere Tonnen Biers vom Dorfe Seehausen in die Seefahrt brachten," dafür nur „8 Grote Zehr- und Trinkgeld" bekamen, und daß der jährliche Miethzins für ein kleines Haus, in dem eine arme Familie wohnte (eine jener

Buden der Seefahrt) nur 4 bis 6 Mark betrug. (Heutzutage wohnt schwerlich eine unserer ärmsten Arbeiterfamilien unter 20 bis 30 Thaler jährlich.)

Da die alten Herren von der Seefahrt so gut wirthschafteten und nun wie gesagt ihr eigenes Haus besaßen, so fingen denn jetzt auch die wohlhabenden Bürger, die gewöhnlich erst dahin gern etwas zu stiften und zu geben pflegten, wo sie schon etwas Ordentliches vorgeschafft sahen, an, ihre milde Hand aufzuthun und die Seefahrt sowohl mit Legaten als auch mit Geschenken unter Lebenden zu bedenken.

Das erste Geschenk der letzten Art, das ich aufgezeichnet finde, wurde Ostern 1564 gegeben. Es waren „drei versiegelte Briefe, jeder zu 20 Mark, die Johann Ussing, Bürger zu Bremen, um Gotteswillen an der Armen Seevarth Gasthaus schenkte, damit von diesem Capitale, so weit als sich des Jahres Interesse beläuft, den Armen Hemde, Schuhe und Strümpfe, bei der Vorsteher Treue, Ehre und ihrer Seelen Seligkeit, gegeben werden möchten.“ Johann Ussing scheint mit eigener Hand die Verschreibung dieser Schenkung in das große Protokollbuch der Seefahrtvorsteher eingetragen zu haben, und er schrieb darunter die Worte: „Dieß ist mein Johann Ussing sein Begehr. Um Gotteswillen!“

Seit dieser ersten Schenkung im Jahre 1564 ist die Reihe von Capitalien, welche der Seefahrt zuflossen, bis auf den heutigen Tag nicht wieder abgerissen.

Johann Ussing, vermuthlich ein wohlhabender Kaufmann, scheint der erste bedeutende Donator und Patron der Seefahrt gewesen zu sein. Denn er sorgte mit Schenkungen für sehr verschiedene Arten der Bedürfnisse der Armen. Er gab noch in demselben Jahre einen Brief von „22 Thalern Hauptstuhl“ (Capital), damit die Vorsteher von den Zinsen Brod und Butter kaufen sollten, und ebenfalls fügte er dieser Speise und jener Kleidung auch für Trank noch gleich einen andern „versiegelten pergamentenen Brief mit drei hangenden Siegeln,

Hauptstuhl von 100 Bremer Mark“ bei, dessen Zinsen „zu Bier und sonsten nirgend zu“ verwandt werden sollten. *)

Die ersten in Testamenten vermachten Legate für die Seefahrt sind aus dem Jahre 1565. Das allerälteste, das man unter den auf dem Staats-Archiv der Stadt aufbewahrten Testamenten der Bürger der Stadt Bremen hat auffinden können ist vom 15. Februar 1565 von Dirich Lehmhorst ausgestellt, der der „armen Seefahrt“ ein Legat von 100 Mark vermacht. Das zweite ist vom 30. Juli desselben Jahres von Berend Leffe einem Bürger zu Bremen, der seinen letzten Willen in Island aufsetzte und dabei der „armen Sewardt“ zu Bremen mit 20 Mark gedachte. **)

Am Tage St. Mathaeus Anno 1566 „ist Detter Ronge in die Seefahrt gekommen und hat dem Vorsteher derselben Herr Joachim Scharhar gesagt, daß er und seine liebe Hausfrau ein Testament gemacht hätten, darin sie nach beider Tode der armen Seefahrt einen Brief von 50 Mark geben, daß man von den Interessen, die davon kommen, den Armen solle Kohlen davor kaufen, als man das wollte vor Gott verantworten.“

„Ich Joachim Scharhar bekenne mit meiner eigenen Hand, daß er mir solches gesagt hat.“

Von 1565 bis 1569 finden sich auf unserm Staatsarchive nicht weniger als 18 Testamente, die alle auf verschiedene Weise für die mannigfaltigen Bedürfnisse des Hauses Seefahrt sorgten. ***)

Auch die Schenkungen unter Lebenden gingen dabei immer fort:

---

*) Abschriften der Verschreibungen dieser Schenkungen von J. Ising fand ich unter den Papieren auf der Dombibliothek zu Bremen.

**) Diese Notiz verdanke ich einem großen Kenner der Geschichte Bremens und einem werthen Freunde von mir, dem Herrn Pastor Kohlmann zum Horn.

***) Mein verehrter Freund Pastor Kohlmann hat die große Güte gehabt, mir die ganze Liste derselben und den Inhalt jedes Testaments mitzutheilen.

„Anno 1571 den 23. Januar habe ich Hermann Schumacher, Johann's Sohn, übergeantwortet und geliefert an Jochim Scharrhar, als Vorsteher der armen Seefahrt eine Handfeste von 30 Mark, den Armen zu geben um Gotteswillen, doch mit diesem Wiederbescheid, daß die Interessen nicht eher angehn sollen, ehe und bevor ich nach dem Willen Gottes in dem Herrn entschlafen bin, alsdann mögen Jochim und seine Mitvorsteher zusehen, mit der Handfeste zu thun und zu lassen, als es den Armen am nützlichsten ist, so als sie das vor Gott wollen verantworten."

Die gute „Frau Ilsabe Salger, Arp Schyldegardes nachgelassene Wittwe," machte auch den armen Seefahrern im Jahre 1574 eine Schenkung und sann darauf, ihnen ein ganz besonderes Vergnügen, nämlich ein jährlich wiederkehrendes Festessen zu bereiten. „Sie gäbe," sagt sie in ihrer Verschreibung, „den Vorstehern des Hauses einen Brief von 20 Mark, den Armen davon alle Zeit auf Neujahrstag vor 1 Bremer Mark ein Papen-Stück Braten zu kaufen und vor 8 Grote Schönbrodt, das soll man den Armen zum Essen geben von den Intressen. Und ich bitte meine guten Freunde die Vorsteher, daß sie halten wollen, was ich von ihnen begehre bei ihrer Seelen Seligkeit, als Gott wird ihnen hier und in Ewigkeit seinen Segen geben. Amen!" Zur Erläuterung bemerke ich, daß ein Papenstuck (Pfaffenstück) das beste Stück Rindfleisch aus dem Hintervierte des Ochsen war. *)

Wie einige Donatoren für Kleider und Brod, andere für Bier und Kohlen, andere für besondere jährliche Festtage, so suchten wieder andere die kleinen baaren Geldeinkünfte der Armen zu mehren. „Ein frommer und bescheidener Mann" übergab

*) Die Verschreibungen über alle diese und einige andere Schenkungen an die Seefahrt befinden sich in Abschriften auf der Dombibliothek zu Bremen.

den 20. Oct. 1573 den Vorstehern der Seefahrt ein kleines Capital, damit sie von den Interessen die Armen alle Dienstage einen Groten mehr geben möchten, „so daß sie denn dadurch wöchentlich drei Grote baar Geld bekämen, was ihnen recht gut thun würde, derweilen es jetzt, bis Gott es bessert, eine sehr theure Zeit ist.“ — „Der bescheidene Mann“ so heißt es in den Protokollen, — „that dies zu einem Gedächtnisse, begehrte aber nicht, daß man seinen Namen wissen und ins Buch schreiben solle.“ —

Mit der Beihülfe solcher frommer Geber und ihrer zahlreichen Gaben wuchsen denn am Ende des 16. Jahrhunderts die Capitalien und Kräfte des Hauses — und die Anstalt gedieh zu immer größerer Bedeutung. —

Da ich hier indeß ein Mal der Protokoll und Rechnungsbücher der Seefahrt und des in ihnen sich kundgebenden Sinnes erwähnt habe und da ich später schwerlich Gelegenheit finden werde, auf diesen Gegenstand zurückzukommen, so will ich, um mit dieser Sache gleich abzuschließen, ehe ich die ferneren Begebenheiten erzähle, noch einen Blick auch in die alten Bücher der nächsten Folgezeit thun.

Bis in die Anfänge des 17. Jahrhunders herrschte in diesen Büchern wie überhaupt in allen Aufsätzen und Erlassen der Seefahrt die Plattdeutsche Sprache. Der erste Hochdeutsch abgefaßte Beschluß der Seefahrtsvorsteher, der mir vorgekommen ist, datirt vom Jahre 1640.*) Indeß war das geschriebene Hochdeutsch unserer Seefahrer noch lange Zeit in vieler Hinsicht nur eine buchstäbliche Uebersetzung aus dem Plattdeutschen und ihre Bücher sind auch in dieser Hinsicht, in Hinsicht auf die allmählige Umgestaltung der alten Plattdeutschen Sprache und Schreibweise zum Hochdeutschen Style, sehr interessant. So

*) Derselbe bezieht sich auf die große Mahlzeit.

heißen, um Beispielsweise nur Einiges anzuführen „die Vorsteher“ der Seefahrt noch lange „Fürständer“, eine Hochdeutsch sein sollende Umbildung aus dem Plattdeutschen: „Vorstenders.“ Wenn ein Buchhaltender Vorsteher des 17. Jahrhunderts berichten will, daß eine Gesammtsession abgehalten sei, so schreibt er: „Alle Fürständers der Seefahrt sind zu Hause gewesen“, (buchstäblich aus dem Plattdeutschen: se synd to hope wesen.) Später lautet die Sprache: „sind praesentes gewesen.“ Denn ehe man zu einem classischen Hochdeutsch kam, schweifte man in der Bremischen Seefahrt, wie auch anderswo in Deutschland, erst noch wieder durch das Gebiet des Lateinischen oder Französischen. Fast zweihundert Jahre dauerte es, bis unsere guten Seefahrer das schwierige Hochdeutsche Wort: „Zusammenkunft“ richtig buchstabiren lernten. Sie bildeten daraus erst verschiedene halb Plattdeutsche halb Hochdeutsche kleine Monstruositäten. Zuerst lautet es sehr plattdeutsch gefärbt: „Samenkompst“ oder „Samtkumpst.“ Nach 50 Jahren wird es schon etwas mehr nach der Hochdeutschen Manier, aber nicht lieblicher: „Samtkunfft“ oder auch noch etwas eleganter: „Sanftkunfft.“ Das Richtige: „Zusammenkunft“ stellt sich wie gesagt sehr spät ein. Ein Sprachforscher, der diese Sache weiter verfolgen wollte, könnte in den Seefahrtsbüchern noch eine reiche Aernte von für die Geschichte der allmählichen Umbildung und Reinigung der Sprache interessanten Bemerkungen halten.

Auffallend ist es, daß die Seefahrtsschriftsteller indem sie dem Plattdeutschen entsagen und das Hochdeutsche annehmen, bei weitem nicht mehr so lakonisch sind wie früher, vielmehr weit redseliger, weitschweifiger und ceremoniöser werden, allerdings zugleich auch umsichtiger und vollständiger. — Auch machen sie ihre Sachen allmählig etwas geschäftsmäßiger ab. Jene vielen vergessenen und nachträglichen „Items“ hören bei ihren Bilancen auf. Dennoch ist es schwer, sich in dem von den verschiedenartigsten Händen und auf die mannigfaltigste Weise zusammen gehäuften Stoffe zurecht zu finden, schon deß-

wegen, weil sie ihre Bücher nie paginirt haben. Das Paginiren fangen die Seefahrtsbuchhalter erst im 19. Jahrhundert an.

Sehr lange erhielt sich die alte fromme und gottesfürchtige Abfassungsweise der Protokolle und Rechnungsberichte. Doch werden auch darin unsere Urgroßväter aus dem 17. Jahrhundert ausführlicher, als ihre Vorfahren des 16. Jahrhunderts es gewesen waren. Das lakonische „Laus Deo to Bremen," womit diese letztern ihre Auslassungen über Geldgeschäfte anfingen und das simple „Amen," womit sie jeden Contrakt und jede „Memorialrechnung" beschlossen, wird bei jenen eine lange erbauliche Betrachtung oder ein umständliches Anfangs- und Schluß-Gebet. So fängt z. B. der Protokollist von 1676 seinen Vortrag folgendermaßen an: „Den 27. Juni Anno 1676 habe ich im Namen der heiligen und hochgelobten Dreifaltigkeit das Buch der armen Seefahrt zu verwalten angetreten. Gott gebe, daß dasselbe die Zeit meiner Verwaltung, sie sei kurz oder lang, also mag geführet werden, daß es gereiche Gott zu Ehren, den Armen zum Besten und mir zur Seligkeit. Hilf Gott zum glücklichen Anfange, Mittel und seeligem Ende."

Und der Schluß einer solchen andächtigen Rechnungsablage lautet denn wohl so: „Anno 1680 den 15. September habe ich Gott sei Dank meines dritten Jahres Rechnung als gewesener Buchhalter dieses Hauses in der Seefahrt abgelegt. Wünsche von Herzen, daß Gott der Allmächtige diese Stadt und Seefahrende Gesellschaft gnädiglich erhalten, reichlich gesegnen und alles Unheil abwenden möge. Alles was mir anvertraut an Geld, Briefschaften und Schlüsseln habe ich meinem Herrn Successoren Aeltermann Lüder Rößer richtig überliefert. Gott erhalte ihn und uns alle gesund."

„Bremen, den 15. Sept. 1680"

„Johann Dietrich Hake."

Sogar ihre eigenen selbstwilligen Bestimmungen z. B. die Erfolge ihrer Wahlen durch Stimmenmehrheit schreiben diese

frommen Buchhalter der Einwirkung von oben zu; So finde ich z. B., daß sich einer derselben über eine neue Vorsteherwahl so ausdrückt:

„Weil es Gotte gefallen, den frühern Vorsteher des Hauses Seefahrt aus dieser Sterblichkeit in die selige Ewigkeit zu versetzen, so hat man eine neue Wahl gemacht und dabei sind 11 Herrn auf die Liste gesetzt und nachdem es Gott gefallen, daß die Wahl durch die meisten Stimmen auf Herrn Jeremias Johannes Schultz gefallen, so gratuliren wir denselben, wünschen ihm Leibes und Gemüthskräfte, daß er mag der Seefahrt und derer Armen bestes auf viele aufeinander folgende Jahre suchen."

Es ist zu loben, daß die „vornehmen" Herrn Vorsteher nicht nur bei ihren eigenen mehr ins Gewicht fallenden Wahlen sondern auch wenn es sich um die besoldeten Diener und Beamten des Hauses handelte, nicht unterließen, auch solche fromme Wünsche und Gebete dazu zu schreiben. So heißt es z. B. bei Gelegenheit der Einsetzung eines neuen Hausverwalters so: „Da es dem Allmächtigen Gott gefallen hat, den in seinem 84. Jahre Ablebenden Bedienten Arend Sturig aus dieser Zeitlichkeit in die ewige Herrlichkeit zu sich zu fordern, dessen Seele im Himmel wird triumphiren und nach der Zeit ein ewiger Erbe allda verbleiben, so hat man Bedacht genommen, den 3. März einen neuen Verwalter zu wählen."

Auch wenn gemeldet wird, daß man beschlossen habe, das große alljährliche Gastmahl der Gesellschaft für sich gehen zu lassen, setzt der Buchhalter gewöhnlich dahinter: „Gott gebe seine Gnade dazu." Im Jahre 1714 pflanzte man mehrere Kirsch- und Aepfelbäume in dem Hofe der Seefahrt, unter den letztern einige damals vermuthlich berühmte Sorten: „Peremens" „Brittagne veerd" „Caleville rouge dehors et dedans" „Pipping de Anglettere" etc. Auch darüber riefen dann die Rechnungsführer des Himmels Segen: „Gott schenke

seinen Segen zum Wachsthum dieser Bäume und gäbe, daß sie fruchtbar seien."

Es mögen diese Notizen zur Bezeichnung des alten in unserer Anstalt herrschenden gottesfürchtigen Geistes, der auch im 19. Jahrhundert noch nicht erstorben ist, einstweilen hier genügen und ich gehe nun zur Erzählung der weitern mehr oder weniger bedeutsamen Begebenheiten fort. —

## VI.

# Wie im Jahre 1575 vom Hause Seefahrt die Verhältnisse der „Schiffskinder" geordnet werden.

Bedeutung des Hauses Seefahrt als Haupt-Repräsentant und Mittelpunkt der Schiffer-Gilde. — Vergleichung mit andern Gilde-Häusern. — Berathungen der Schiffer über die Rechte und Pflichten der Schiffsmannschaften. — Ihre „Ordinantie" darüber. — Gleichzeitige und bald nachfolgende Beschlüsse darüber in andern Hansestädten. — Anhang: Uebersetzung der „Ordinantie" der Bremer Schiffskapitäne vom Jahre 1575. —

---

Die alte Gesellschaft der Bremer Schiffer, deren erste Anfänge wie ich sagte schon im Mittelalter zu suchen sind, hörte natürlich, nachdem sie im Jahre 1545 für ihre Armen zu sorgen angefangen hatte, nicht auf zu existiren.

Da indeß die Seefahrt, die aus ihrem Schooße hervorgegangen war, bisdahin ihr bedeutendstes Werk war, da fast alle Bremer Schiffer auch Mitglieder des Hauses Seefahrt waren, oder wurden, und die „Schiffer-Gilde" durch die Seefahrt zuerst in den Besitz eines Gebäudes und Grundstücks kam, so identificirte sich die Mutter-Gesellschaft mehr oder weniger mit der aus ihr hervorgegangenen Filial-Anstalt und die Vorsteherschaft dieser letztern trat auch überhaupt gewissermaßen an die Spitze aller Angelegenheiten der erstern. Das Seefahrts-Haus war daher nicht bloß eine Invaliden- und Armen-Anstalt, sondern eigentlich ebenso sehr das Gilde- oder Stiftshaus der ganzen Schifferschaft.

Seit dem Beitritt der wohlhabenden Schiffs-Rheder (Anno 1561) war in diesem Hause innerhalb der Schiffergesellschaft viel Capital und Intelligenz concentrirt. Die Gesammtschiffer hielten daher im Hause Seefahrt nicht nur ihre Versammlungen zur Regulirung ihrer Armenpflege sondern auch zu Berathungen über ganz andere die Schiffahrt im Allgemeinen angehende Angelegenheiten. Und dazu gingen von den intelligenten Vorstehern des Armenhauses die Impulse aus. Sie gaben den Ton an und hatten gleichsam die Initiative auch in anderen die Interessen der Schiffer berührenden Dingen.

Es geschah hier, wie es scheint, mit dem Verwaltungsrathe des „Seefahrenden Armenhauses“ etwas Aehnliches, wie mit der Vorsteherschaft der Kaufmannsgilden in unsern deutschen und auch in fremdländischen Städten. Obwohl diese Kaufmannsgilden ursprünglich nur für den Kaufmann bestimmt waren, so wurden sie am Ende so reich und mächtig, daß sie zuweilen fast als politische Repräsentanten und Häupter der ganzen städtischen Bürgergemeinde agirten und daß z. B. in London die Kaufmannsgilde der ganzen Stadtverfassung ihre Form und Grundlage gab, ihr Gildehaus (Guildhall) gleichsam das Rathhaus der Stadt wurde. Ganz so weit kam es in Bremen mit dem dortigen Collegium Seniorum und seinem „Schütting“ (Gildehalle) nicht, obwohl sich bei ihm eine gleiche Tendenz wohl nachweisen ließe.

In ähnlicher Weise kam die Vorsteherschaft der Seefahrt, als sie einflußreich wurde, an die Spitze nicht bloß der Armenverwaltung der Schiffer, sondern überhaupt in gewissem Grade an die Spitze der ganzen Schiffergemeinde und das „Haus Seefahrt“ betheiligte sich daher in der Folge vielfach an der Regulirung von Dingen, die weit über die Grenzen einer bloßen Armenversorgungsanstalt hinausgingen. *)

*) Auch in unserer Schwesterstadt Lübeck ist das Stifts oder Gildehaus der Schiffer identisch mit dem Schiffer-Armenhause. Nur daß dort die Sache

Recht bestimmt und zuerst tritt diese Bedeutung, welche das Haus Seefahrt annahm, in einer Anno 1575 daselbst vollzogenen Transaktion hervor. Im Monat Januar dieses Jahres hielten „die sämmtlichen Schiffer allhier zu Bremen“ in der Seefahrt eine Zusammenkunft und faßten daselbst Beschlüsse, welche sowohl für die Geschichte und Bedeutung des Hauses selbst, als auch in mancher anderen allgemeinen Hinsicht von Interesse sind. —

Es scheint, daß damals die Verhältnisse zwischen den Schiffscommandeuren („Schippern“) und ihren Leuten, den sogenannten Schiffskindern („Scheepskindern“) einer Regelung bedurften. Es bestand zwar in dieser Beziehung ein seit alten Zeiten hergebrachter Gebrauch. Auch galten darüber längst die uralten Bestimmungen des allgemeinen Seerechts. Doch mochten bisher in Bremen darüber noch keinerlei besondere Satzungen und specielle Ordnungen aufgestellt und zu Papier gebracht sein.

Kurz vor 1575 müssen wohl einige sehr unangenehme Unordnungen vorgefallen sein — „*großer* Mißbrauch vermehrt sich täglich“, so heißt es in dem über jene Transaktion aufgesetzten Dokumente,*) — und sämmtliche Schiffskapitäne (Schipper) sahen sich daher zu einer Berathung in der Seefahrt veranlaßt, um Beschlüsse über die Gerechtsame, Pflichten und Befugnisse des Schiffsvolkes gegen ihre Schiffscommandeure und dieser gegen ihre Leute zu fassen.

Die Anregung zu dieser Versammlung ging, von den Schiffsrhedern und von den *Vorstehern des Hauses Seefahrt* aus.

---

auf umgekehrtem Wege zu Stande kam. Das Haus wurde als „Gildehaus“ *zuerst* für die Zwecke der Schiffergesammtheit aufgebaut und dann *später* wurden auch die Prövenwohnungen für die Armen hinzugefügt. In Bremen aquirirten die Schiffer *erst* ein Haus für ihre Armen und benutzten, indem sie diese Armen in kleine Nebenwohnungen einquartirten, das Hauptstück des Hauses für ihre allgemeinen Gesellschaftszwecke.

*) Siehe dieses Dokument im Anhang zu diesem Capitel.

Von den in der Seefahrt versammelten Capitänen oder von der — wie sie sich in dem besagten Dokumente auch wohl nennen, — „Schiffergesellschaft“ oder „Schiffergesammtheit.“ *) wurde eine Reihe von Beschlüssen gefaßt:

Zuerst wurde den Schiffern empfohlen, mit ihren Leuten einen genauen und pünktlichen Contrakt zu machen, damit keine Irrungen unter ihnen entstehen möchten.

Wenn ein Capitän Leute werben wolle, so solle er vor Allem darauf sehen, daß dieselben nicht etwa schon mit einem andern Capitäne in contractlicher Verbindung ständen. Wenn ein Capitän dennoch wissentlich Leute heuren würde, die schon anderswo Verpflichtungen hätten, so sollte er den dritten Theil des Betrags des Miethgeldes an das Haus Seefahrt zahlen, und die Hälfte davon sollte den Armen der Seefahrt, die andere Hälfte aber „der Versammlung“ (der Casse der Allgemeinen Schiffergesellschaft?) zukommen. —

Wenn ein Matrose, nachdem er sich an einen Schiffer vermiethet und den „Gottespfennig“ (das Handgeld) schon empfangen hätte, anderes Sinnes würde und ohne Grund, die Reise mitzumachen, sich weigerte, oder wenn er gar mit einem Theile des etwa schon empfangenen Miethlohns davon liefe, so solle derselbe von den „Verordneten“ nach dem Laute der Seerechten gestraft werden.

Sollte sich eins der Schiffskinder nach seiner Engagirung muthwillig und ungehorsam beweisen, sei es auf dem Wasser oder auf dem Lande, des Name — so wurde bestimmt, — solle „auf der Seefahrt“ angeschlagen oder in einem besonders schlimmen Falle er selber nach Laut des Seerechts verfolgt werden.

Wenn unterwegs ein Schiffer in einem Hafen länger als erwartet, aufgehalten würde, entweder weil die Löschung oder Ladung der Waaren sich hingezogen, oder weil er nicht gleich

*) „De gemeenen Schippers,“ oder „unse Gesellschup und Freiheit.“

Fracht gefunden, oder weil er bei einer Reise nach Portugal auf neues Salz gewartet, so sollte der Schiffer nicht gezwungen sein, den Matrosen „das Liegegeld“ zu geben, sondern sie nur auf Kosten der Rheder mit Kost und Trank in guter Weise versorgen. Auf der Reise nach Portugal, (von wo man damals besonders viel Salz holte), sollte der Schiffer seinen Leuten die „Salzführung“ *) bezahlen lassen, an dem Platze, wo die Ladung eingenommen würde.

Im Falle ein Schiff unterwegs von Seeräubern angefallen werden würde, sollten Alle an Bord des Schiffes sich untereinander fromm und treulich beistehen und Alles thun, um Schiff und Gut zu vertheidigen. Dagegen sollte der Capitän die bei solchen Gelegenheiten Verwundeten auf seine und des Schiffs Kosten wieder heilen lassen. Und würden sie dabei völlig gelähmt, so daß sie ihr Brod nicht mehr erwerben könnten, so sollte ihnen entweder, wenn man sich mit ihnen darüber einigen würde, eine Abfindungssumme gegeben werden, oder der Verunglückte sollte für die Zeit seines Lebens in Kost und Kleidern erhalten werden, soweit Schiff und Ladung dazu ausreichen würden.

Zur Schlichtung und Vertragung aller etwa zwischen Schiffern und Schiffskindern ausbrechenden Streitigkeiten wurde von der Schiffergesammtheit ein Schieds- oder Austrägalgericht von sechs Männern begründet, denen zunächst alle solche Streit-

*) Die „Führung“ („Föhrung“) später auch nach dem Französischen „Paccotille“ genannt, war diejenige kleine Quantität Waaren, welche der Capitän und die Matrosen für ihre eigene Rechnung mit ins Schiff nehmen und führen durften. Die „Salzführung“ insbesondere kam auf den nach Portugal segelnden Schiffen vor. Wenn die Matrosen auf das Recht der „Führung“ verzichteten, so schien es billig, ihnen dafür eine Entschädigung zu gewähren. Das Recht auf eine solche Entschädigung scheint in dem obigen Artikel festgestellt zu sein. Auch in spätern „Schiffsordnungen“ (z. B. in einer des Bremer Senats vom Jahre 1731) wird noch wiederholt bestimmt, daß die Capitäne und Matrosen zu der „Führung oder statt derselben zu einer Geldentschädigung“ berechtigt sein sollten.

sachen vorgelegt werden sollen. Könnten diese Sechse die Sachen aber nicht gütlich beilegen, so sollte dann Jedem unverwehrt sein, sein Recht vor den gewöhnlichen Gerichten weiter zu suchen.

Und wer diesen Artikeln zuwider handelte, der sollte je nach Umständen von den Verordneten der Schiffer bestraft werden, unbeschadet der Rechte eines ehrbaren Rathes und sonst Jedermanns. Die Strafe aber sollte darin bestehen, daß der Uebertreter aus der Gesellschaft und Freiheit der Schiffer ausgeschlossen werde und ferner weder binnen, noch außer Landes Gemeinschaft mit ihnen haben dürfe. — Von den sechs Schiedsrichtern sollten jährlich zwei abgehen und zwei neue tüchtige Männer in ihre Stelle gewählt werden. —

Alle diese Beschlüsse der Schiffer wurden zu Papier gebracht, dem Bremischen Rathe vorgelegt und dieser billigte und confirmirte sie, als eine „Ordinantie" (Schiffsordnung) die der Rath, wie er sich ausdrückt „mit genehmigt haben" (mede gevulbordet). Der Rath scheint durch diese Ausdrücke der Schiffergemeinschaft einen ziemlich hohen Grad von Autonomie stillschweigend zuzugestehen.

Alle diese Beschlüsse sind, ich wiederhole es, für uns hauptsächlich deßwegen besonders merkwürdig, weil sie uns die Fortexistenz der großen Schifferverbindung oder Gilde in Bremen neben und mit dem Hause Seefahrt beweisen. Wie im Jahre 1545 von dieser Gilde die Versorgungsanstalt der Armen gegründet wurde, so emanirten jetzt von ihr mit Hülfe der Vorsteherschaft dieses Hauses, das ihr Hauptmittelpunkt geworden war, — unter dessen Fahne sie sich schaarten, — dem sie sich in gewissem Grade unterordneten, — die bezeichnete „Ordinantie" und das neue Schiffergericht mit sechs Schieds- oder Friedensrichtern Die Schiffergesammtheit handelt im Jahre 1575, wie es in dem über ihre Beschlüsse aufgesetzten Dokumente ausdrücklich bemerkt wird, nicht auf eigenen Impuls, sondern auf Geheiß und Aufforderung der Vorsteher der Seefahrt und der Schiffsrheder. Sie versammelt sich im Seefahrtslokale. Ferner werden

die Seefahrtsarmen mit den in der Ordonnanz festgesetzten Strafgeldern dotirt. Und endlich sollen die Namen ungehorsamer und muthwilliger Schiffer auf dem Hause Seefahrt schimpflich angeschlagen werden.

Man könnte wohl mit Recht fragen, was eine Versorgungsanstalt armer Verunglückter mit der Bestrafung und dem Gerichtswesen der Matrosen auf See zu thun habe, wenn man sich, um diese Dinge zu erklären, nicht zugleich vorstellen wollte, daß seit der Stiftung dieser Anstalt sich in derselben das Hauptinteresse der Schiffergesammtheit concentrirt hätte.

Was aus dem im Jahre 1575 beliebten Austrägalgerichte der Bremischen Schiffer und Matrosen geworden ist, vermag ich nicht zu sagen. — Doch scheint es, daß die Aelterleute der Schiffergesellschaften aller unserer Seestädte sich damals mit ähnlichen Beschlüssen und Anordnungen über das Schiffsvolk beschäftigt haben und es ist beachtenswerth, daß auch einige Jahrzehnte später von allen Hansestädten über denselben Gegenstand allgemeine und durchgreifende Beschlüsse gefaßt wurden. Die Beschlüsse der sämmtlichen Bürgermeister und Räthe der Vereinigten Teutschen Hansestädte über „Schiffsordnung und Seerecht“ wurden zuerst im Jahre 1614 in Lübeck publicirt und gedruckt und galten dann in fast unveränderter Fassung das 17. und 18. Jahrhundert hindurch. Sie wurden in Bremen noch wiederholt (z. B. einmal im Jahre 1688) publicirt. Ich finde in diesen Beschlüssen der Hansestädte mehre Artikel der im Jahre 1575 von den Bremer Schiffern in unserer Seefahrt beliebten „Ordinantie“ fast buchstäblich aufgenommen. So z. B. das, was über die Schiffsleute bestimmt wurde, die nicht gegen Seeräuber fechten wollen. Auch Das, was über die den Matrosen der nach Portugal fahrenden Schiffe zukommende sogenannte Salzführung festgestellt wurde.*) Vielleicht berücksichtigen also die

*) Siehe das Buch: „Der ehrbaren Hansestädte Schiffsordnung und Seerecht. — Erstlich gedruckt in Lübeck bei Samuel Jaußen 1614. Wieder

Herren in Lübeck*) bei Abfassung ihres „Seerechts“ auch die Beschlüsse unserer Bremischen Schiffer von 1575 und es wirft dieß ein Licht auf die Bedeutung dieser in unserm Hause Seefahrt und auf Impuls seiner Vorsteher ausgeführten Transaktion. —

Das darüber aufgesetzte und unter den Papieren des Hauses Seefahrt (in verschiedenen Copien) aufbewahrte Dokument, scheint überhaupt die älteste von Bremischen Schiffern beliebte und vom Bremischen Rathe bestätigte uns erhaltene**) „Schiffsordnung“ zu sein. Auf dem Bremer Staatsarchive giebt es keine ältere. Die ältesten in der gedruckten „Sammlung verschiedener auf Handel und Schiffahrt bezüglicher Verordnungen des Bremischen Senats, Bremen in der Meier'schen Raths-Buchdruckerei“ sind viel später, aus der Mitte des 17. Jahrhunderts. Und es mag daher eine vollständige und getreue Uebersetzung dieses Dokuments in dem Anhange zu diesem Capitel einen Platz finden. —

---

aufgelegt und gedruckt in Bremen bei Johann Wessel E. E. Hochw. Raths-Buchdrucker.“

*) Der Lübeckische Syndikus Domann wurde mit der Redaktion dieser Schrift beauftragt. Die Vorarbeiten, welche er dazu benutzte, sollen noch auf dem Archiv in Lübeck vorhanden sein. So versichert wenigstens Pardessus in seinem bekannten Werke „Us et coutumes de la mer“, in der Einleitung zum „Hanseatischen Seerechte.“

**) Ich sage „die älteste uns erhaltene Bremische Schiffsordnung.“ Denn allerdings waren in den sogenannten Hanseatischen „Recessen“ (Beschlüssen des Hansabundes) über das Verhältniß zwischen Capitain und Matrosen und über das Reglement auf den Schiffen schon seit der Mitte des 14. Jahrhunderts häufig allgemeine Bestimmungen getroffen worden. Und in dem berühmten Consolato del Mar zu Barcelona waren diese Verhältnisse schon längst auf eine bewundernswürdig umsichtige Weise in ihren Details geordnet worden.

## Anhang zu VI.

## „Regulirung der Verhältnisse zwischen den Seecapitänen und ihren Schiffskindern. 1575."

„In dem Jahre unsers Seligmachers Jesu Christi Geburt, Tausend fünfhundert fünfundsiebenzig im Januario haben die sämmtlichen Schiffer allhier zu Bremen in der Seefahrt eine Zusammenkunft gehalten, um eine gute Ordnung und Bewilligung unter sich zu machen, — (jedoch vorbehaltlich der vorigen Tafel Anno 45, die von einem Ehrbaren Rathe in der Seefahrt bestätigt wurde) — welche Bewilligung von den Schiffern nicht geschehen, sondern auf Geheiß und Befehl ihrer Mit-Schiffs-Rheder, auch mit Bewilligung und Consens der Vorsteher des seefahrenden Hauses*) in Erwägung großen Mißbrauchs, so sich täglich in diesen gefährlichen Zeiten unter der Seefahrt vermehren thut, um dieselbige desto besser und friedsamer in guter Ordnung und Wohlstand zu erhalten, und haben sie also einhellig unter sich verwilligt und beschlossen, diese nachfolgenden Artikeln, so von den Schiffsrhedern und den Vorstehern des seefahrenden Hauses mit für nützlich und für nothwendig angesehen und erachtet, getreulich, ehrbarlich und aufrichtig zu halten, Gott dem Allmächtigen zum Lobe und der gemeinen Seefahrt zum Besten.

*) Diese etwas dunkle Stelle lautet im Plattdeutschen Originale buchstäblich so: „welke Bewilligung von den Schippern nicht geschehen, sondern uth Hethen und Befehl öhrer Mede-Schippes-Rhedern, ock mit Bewilligung und Consent der Vorstender des Sehefahrenden Huses in Erwegung grotes Mißbrukes" ꝛc. Vermuthlich soll es nur heißen, daß die sämmtlichen Schiffer diese Ordnung zwar gemacht hätten, daß sie aber nicht auf eigenen Antrieb, sondern auf die Einladung und das Geheiß der Kaufleute und der Vorsteher der Seefahrt zusammen getreten seien.

Fürder soll ein jeder Schiffer seinen Schiffskindern so viel bezahlen, als den Parten allhier in Bremen zukommt, für jeden Gulden zweiunddreißig Bremer Groten, auf andern Plätzen aber nach altem Gebrauche.

Auch soll ein jeder nach diesem Tage seinen Schiffskindern die Salzführung bezahlen lassen an dem Platze, an welchem das Schiff geladen wird, sonst anderswo nach altem Gebrauche.

Wenn Einer oder Mehre unserer Schiffer außer Landes beim Ein- oder Ausladen der Waaren verhindert oder aufgehalten würden, oder wenn sonst durch höheren Zwang oder um Fracht oder neues Salz zu bekommen, sich ein Verzug einstellen sollte und er still liegen sollte oder müßte,*) und alsdann das Schiffsvolk das Liegegeld von dem Schiffer haben wollte, so soll der Schiffer nicht schuldig sein, es zu geben, derweile er sein Volk von Seiten der Rheder mit Kost und Trank in guter Weise versorgen kann.

Zudem, so auch Jemand unter den Schiffs-Kindern gefunden würde, der sich an einen Schiffer vermiethete und den Gottes-Pfenning schon empfangen hätte, um diese oder jene Reise zu segeln, und der darnach anderen Sinnes würde und nicht mit dem Schiffer fort wollte, derselbe soll von den Verordneten nach dem Laute der Seerechte gestrafet werden, es sei denn, daß er Ehren halber oder wegen Leibes-Schwachheit daran verhindert würde, oder sonst zu einem höheren Amte sollte gebraucht werden, und daß er dies beweisen könnte.

Wenn auch Einer, der sich verheuert und seinen Antheil Miethsgeld empfangen hätte, und nicht mit fort wollte oder

---

*) Ich setze die ganze Stelle aus dem Plattdeutschen Original her, damit der Leser zu entscheiden versuche, ob ich sie richtig verstanden und übersetzt habe: „Gebörde sich ock, dat eener edder mehr unserer Schipper buten Landes verhindert wurden, in tossen edder lahdende, edder süst Heern Noith edder up Frachte effte nye Soldt liggen wolde, edder moeten, unde alsdenn dat Scheeps-Volk, dat ligge Geld von den Schippern hebben wolde" ꝛc.

dem Schiffer aus seinem Dienst mit dem Miethsgelde fortliefe, derselbe soll nach Laut der Seerechten verfolgt werden, wie es einem solchen Manne zu thun gebühret. Auch soll denselbigen kein Capitän von hier wieder heuren, ohne und bevor derselbe sich nicht mit seinem vorigen Schiffer der Sache verglichen habe. Sofern aber doch ein Capitän einen solchen geheuret hätte, so soll er den dritten Theil der Miethe in die Seefahrt geben, wovon die Hälfte den Armen und die andere Hälfte bei unserer Versammlung kommen soll, es sei denn, daß der Capitän es auf seinen Eid nehmen will, daß er von dem Handel mit dem andern Capitän nichts gewußt habe.

Sollten auch Seeräuber vorhanden sein und gedenken, einen oder mehrere unserer Schiffe zu beschädigen, in solchem Falle soll der Eine dem Andern an Bord des Schiffs fromm und treulich beistehen, um die Seeräuber abzukehren, auch sonst Alles thun, was nöthig sein mag, um der Rheder Schiff und Gut zu vertheidigen. So auch Jemand von den Schiffskindern in sothaner Beschwerung und Streit verwundet oder geschädiget würde, denselben soll der Capitän auf seine und des Schiffs Kosten wieder heilen lassen. Kriegte er aber Lähmung davon, so daß er sein Brod nicht mehr gewinnen könnte, derselbe soll Zeit seines Lebens in Kost und Kleidern in jeder Weise unterhalten werden, so weit Schiff und Gut dazu ausreicht, oder es soll mit ihm deswegen, wenn ihm das recht ist, ein billiges und rechtes Abkommen getroffen werden.

So sich aber Jemand von den Schiffskindern hiergegen muthwillig stellen würde, auf dem Wasser oder auf dem Lande, daß man es ihm beweisen könnte, dessen Name soll in der Seefahrt angeschlagen werden. Und wäre sein Fall nach Umständen und Ursachen schlimmer, so soll derselbige nach Laut des Seerechts verfolgt werden.

Auch soll sich ein jeder Schiffer wohl vorsehen, guten Contrakt und Bescheid mit seinem Volke zu machen, gleich bei

der Heurung, auf daß Niemand über Gebühr und den klaren Bescheid beschwert werde, und Jeder gewarnt sei.

Auch haben die gemeinen Schiffer aus ihrer Mitte hierzu sechs Männer erkoren, welche dieser Aller Verwilligung mit Treue und Wohlmeinung ernstlich vorstehen sollen, auf daß, wenn eine hohe und dringende Sache vorhanden, ein Jeder mit der Zusammenkunft möge verschont werden, und es sollen alle Jahr zwei von den Sechsen abgehen und zwei andere in ihre Stelle gewählt werden, die dazu tüchtig sind.

So auch in der Zwischenzeit Einer oder Mehre von den Sechsen mit dem Tode abgehen (was Gott abwenden möge) alsdann sollen die anderen in deren Stelle wieder andere gute Leute küren, auf daß die Zahl der Sechse voll bleiben möge.

So auch einiger Zank, Hader oder Zwist unter den Schiffern oder Schiffskindern, binnen oder außen Landes entstände, und so sie ihres Friedens nicht einig werden könnten, sollen sie dasselbe zuerst an die verordneten Vorsteher und erkorenen Schiffer gelangen lassen, und sofern dieselbigen die Sache nicht beilegen und in der Güte aufheben und vergleichen könnten, so soll einem Jeden, sein Recht weiter zu suchen, unvergeben sein und bleiben.

Diese vorgeschriebene Artikel alle und jede geloben und versprechen wir gemeine Schiffer ungezwungen und ungedrungen fest und treulich zu halten.

So aber Jemand gefunden würde, der diese unsere Verwilligung muthwillig übertrete, derselbe soll von den Verordneten nach Gelegenheit der Sache bestraft werden, jedoch eines Ehrbaren Rathes und seiner Hoheit und sonst Jedermanns Rechten unbeschadet.

So aber Jemand diese unsere Verwilligung muthwillig und aus Frevel übertrete und sich derselben nicht gemäß verhalten wolle, derselbe soll ganz und gar aus unserer Gesellschaft und Freiheit ausgeschlossen und abgethan sein, binnen

und außen Landes und keine Gemeinschaft mit uns haben oder halten.

Sintemalen nun diese vorgeschriebene Ordinanz und Beliebung uns Bürgermeistern Rath und ganzer Weisheit, also wie sie oben steht, vorgebracht ist, und wir dieselbe durchgelesen, erwogen und zum Besten der allgemeinen Seefahrt mit genehmigt haben,

So haben wir dessen zur Urkund unserer Stadt Secret hierunten an diesen Brief anhangen lassen, jedoch unserer Hoch und Obrigkeit vorbehaltlich und sonst Jedermann an seinen Rechten unbeschadet.

Gegeben nach Christi unseres lieben Herrn und Heilands Geburt, Tausend fünfhundert und darnach im fünfundsiebenzigsten Jahre am zweiundzwanzigsten Tage des Monats Martii."

## VII.

# Wie sich die Bootsleute-Brüderschaft mit dem Hause Seefahrt vereinigte. 1586.

Geschichte der Entstehung der „Bootsleute-Brüderschaft". — Ihre Zwecke. Ihr Vermögen. Ihre Aehnlichkeit mit der heutigen Seemanns-Casse. — Wie und warum sie sich an das Haus Seefahrt anschloß. — Ihr ferneres Schicksal. — Anhang: 1) Die Stiftungs-Urkunde der Bootsleute-Brüderschaft vom Jahre 1568. 2) Eine Uebersetzung der Vertragsurkunde zwischen den Vorstehern des Hauses Seefahrt und den Vorstehern der Bootsleute-Brüderschaft vom 26. April 1586.

---

Die „Seefahrt" war zwar, wie gesagt, ursprünglich nur eine von Schiffern (Seecapitänen) gestiftete Anstalt. Daß dabei nichts destoweniger von vornherein auch die Matrosen berücksichtigt werden sollten, darüber kann kein Zweifel sein. Wenn es eine exclusive Versorgungsanstalt für die Schiffscapitäne hätte sein sollen, so würde man wohl schwerlich auch die Matrosen, ihre Maschuppeien, die von ihnen kommenden Strafgelder und Brüche bei Streitigkeiten zur Vermehrung der Einnahmen der Seefahrt herbeigezogen haben. Auch läßt es sich nicht denken, daß die „Schiffer" (Capitäne) vor 1545 so viel in den Straßen von Bremen „gebettelt" hätten, daß es nöthig gewesen wäre, solchem Unwesen durch die Einrichtung einer milden Anstalt zu steuern. Man wollte offenbar auch den „Schiffskindern" helfen, und man ließ daher auch diesen, wenn sie verarmten, von vornherein Unterstützung zukommen.

Da indeß die Schiffscapitäne in der Seefahrt mit ihren Kaufleuten das Regiment führten, so mögen die Leiden der Matrosen, oder, wie man sie damals auch nannte, der „Bootsleute“*) immer nur in zweiter Linie berücksichtigt sein, und sie mögen sich daher bald veranlaßt gesehen haben, wie die Capitäne, unter sich zusammenzutreten, um in einer eigenen Association, ihre Interessen besonders zu wahren, wie man es denn auch in neuester Zeit (1855) noch wieder für nöthig gefunden hat, ein eignes mildes Institut die (Seemanns-Casse) für die Matrosen neben das Haus Seefahrt zu stellen.

Es ist sehr wahrscheinlich, daß wie die „Schiffer“, so auch die „Bootsleute“, schon in den Zeiten vor der Reformation Verbindungen unter sich hatten. Die Geschichte weiß aber nichts Bestimmtes davon zu melden. Eine förmlich organisirte Matrosen-Brüderschaft („Bosmans-Bröderschupp“) sehen wir zum ersten Male im Jahre 1568 hervortreten.

Aus der Urkunde, die sich über die Stiftung und Einrichtung dieser Gesellschaft erhalten hat, geht hervor, daß die Matrosen dabei die in der Seefahrt vereinigten Capitäne nachahmten. Wie bei diesen, war Versorgung ihrer Verunglückten und Armen ihr Hauptzweck. Wie diese, wollten sie dazu durch sogenannte „Bodmerei-“ oder „Reisegelder“ die Fonds zusammenbringen. Wie jene, stellten sie sogleich vier angesehene Männer oder „gute Leute“**) an die Spitze ihrer Verbindung,

---

*) Siehe hierüber das Bremisch-Niedersächsische Wörterbuch Artikel: „Boosmann“.

**) Daß unter den „guten Männern“ angesehene Leute aus der Kaufmannschaft zu verstehen sind, scheint mir ziemlich wahrscheinlich. Die in dem Stiftungsdokumente der Bootsleute Brüderschaft vom Jahre 1568 (siehe dasselbe im Anhange) namhaft gemachten „guten Leute“ werden „dieses Jahres Aelterleute“ genannt. Man könnte dabei an die Aelterleute der Kaufmannschaft denken. Doch finde ich keinen der Genannten in den Verzeichnissen der Mitglieder des Collegiums Seniorum. Es sind daher wohl nur die „Aelterleute der Bootsmanns-Brüderschaft“ zu verstehen, und zwar angesehene

„mit deren Rath und Verwilligung“ sie verfahren wollten. Vielleicht gaben diese „guten oder reichen Leute“ selbst den Impuls zu dem Unternehmen, wie auch wieder später im Jahre 1854 der Impuls zu der „Seemanns-Casse“ von den Kaufleuten der Stadt gegeben wurde.

„Im Namen der heiligen Dreifaltigkeit“ trat eine Anzahl von Seefahrern mit „vier guten Leuten“ zusammen, erklärten, daß „da sie gesinnt seien, die Bootsmanns-Gesellschaft unter sich zu halten, sie es für gut angesehen hätten, damit anzufangen und hießen Jeden, der die Brüderschaft mithalten wollte, in Gottes und ihrem eigenen Namen willkommen.“ Die Gelder, die der Brüderschaft zufließen würden, die Einlagen der Brüder selbst, die ihnen gemachten Geschenke ꝛc., sollten „auf das Abentheuer von der See“ ausgethan, d. h. auf Bodmerei ausgegeben werden. Die Handschriften darüber (die Bodmereibriefe) sollten auf die Schiffe lauten und jeder Matrose nach vollendeter Reise gewisse Zinsen dafür bezahlen. Diese Einkünfte sollten alle in eine gemeinsame Büchse fließen, aus welcher man den verarmten oder auf der See erkrankten Matrosen-Brüdern zu Hülfe kommen wollte.

Die Brüder gelobten ferner, daß sie sich in der Fremde gegenseitig unterstützen, bei Krankheiten verpflegen, sich Geld vorstrecken wollten, was denn Alles bei der Heimkehr „aus der Büchse“ vergütet werden sollte.

Auch wurde es jedem Bruder zur Pflicht gemacht, beim Begräbniß eines verstorbenen Bruders zu erscheinen. Und bei allen diesen Bestimmungen wurden nicht nur die Brüder selbst, sondern auch ihre Frauen und Kinder mit eingeschlossen.

---

Leute, die man an die Spitze dieser Brüderschaft gestellt hatte. Dagegen finde ich allerdings in einem bald zu erwähnenden Dokumente von 1586 (siehe dasselbe im Anhange) unter den damaligen Vorstehern der Bootsleute einen Mann, nämlich „Johann Vogelsang“ genannt, der „Aeltermann der Kaufleute“ wurde. Nach Roller wurde „Johann Vogelsang“ 1588 ins Collegium Seniorum gewählt.

Das Ganze umfaßte daher, ebenso wie unsere jetzige „Seemanns-Casse", deren Vorgänger und Vorbild diese Brüderschaft war, sowohl eine „Hülfs- und Pensions-" als auch eine „Witwen- und Waisencasse" und nebenher, nach Weise unserer Vorfahren, ehrenvolle, standes- oder zunftmäßige Beerdigung.

Für verschiedene Vergehen gegen die Gesetze der Brüderschaft wurden Geldstrafen bestimmt und auch für den Fall von Zwist und Streit unter den Matrosen ein Schiedsgericht angeordnet.

Diese interessante „gute Brüderschaft" der Matrosen bestand eine Zeitlang, hielt ihre Zusammenkünfte jährlich an den drei Sonntagen vor Fastnacht, brachte wirklich nicht unbedeutende Gelder für ihre Zwecke zusammen*) und schaffte sich auch sonst solche Dinge an, die nach damaligen Begriffen zu einer Brüderschaft dieser Art gehörten, nämlich silberne und zinnerne Becher zu ihren Festmahlen, Todtenlacken und das Weitere zu ihren Begräbnissen. Im Jahre 1586 besaß sie 803 Thaler in baarem Gelde, 209 Thaler 41½ Groten in Handschriften, mehrere silberne Becher von 117 Loth Gewicht und 116 zinnerne Becher von 235 Pfund Gewicht, was Alles einen Kapitalwerth von etwa 1200 Thaler bilden mochte, und heutzutage wohl einer sechsfachen Summe entspricht.

Nichts desto weniger mögen die Matrosen erkannt haben, daß sie für sich allein nicht wohl gedeihen, kein besonderes Prövenhaus für ihre Armen zu Stande bringen könnten und daß es vortheilhafter für sie sei, sich unter guten Bedingungen der Gesellschaft der Capitäne anzuschließen, bei der, wie gesagt, ohne dies die Matrosen schon Unterstützung erhielten.

Sie schlossen daher im Jahre 1586 mit dem Hause Seefahrt einen Vertrag und vereinigten sich mit ihm in ähnlicher

*) Ich finde daß die Bürger der Stadt sie auch zuweilen ebenso wie das Haus Seefahrt in ihren Testamenten bedachten. Ein gewisser Hermann Schumacher schenkt z. B. in seinem am 23. Januar 1571 ausgestellten Testamente „10 Mark an die Bootsleute-Brüderschaft".

Weise, wie auch in unserer Zeit (1854) aus ähnlichen Gründen die milde Stiftung der Matrosen- oder Seemanns-Casse mit der Seefahrt vereinigt worden ist.

In dem über jenen Vertrag aufgesetzten Dokumente, heißt es, derselbe sei gemacht worden, „zum besseren Gedeihen und Wohlstande des gemeinen seefahrenden Mannes und der Bootsleute". Dies scheint bestimmt genug darauf hinzudeuten, daß die Bootsleute-Brüderschaft in ihrer Separatstellung nicht recht hatte gedeihen wollen, und nur ihr Heil in einer Verbindung der beiderseitigen Kräfte erblickte.

Die Bootsleute übergaben der Schifffahrt „ihre gesammten Vorrechte und Alles was sie vor sich gebracht", nämlich jene oben erwähnten Capitalien und silbernen und zinnernen Becher.

Als Gegenleistung ließen sie sich dafür versprechen: Erstens, daß hinfüro einer der Vorsteher der Seefahrt aus den Brüdern der Bootsleute gewählt werden solle, „damit er neben ihnen in der Seefahrt regiere," und daß eben so auch einer der „Schaffer" (Geschäftsführer) der Seefahrt von den Bootsleuten genommen werde, um mit den übrigen Seefahrtsschaffern das Geld zu belegen und der Armen Bestes zu befördern.

Zweitens, daß wenn ein Bootsmann in Armuth fiele, derselbe „vor Andern" mit Seefahrtsprövden bedacht werde.

Drittens behielten sie sich in Bezug auf ihre silbernen Becher auch noch vor, daß diese ihnen jährlich an den drei Sonntagen vor Fastnacht, an welchen die Bootsleute-Brüder ihre Zusammenkünfte zu halten pflegten, zu zeitweiligem Gebrauche wieder verabfolgt werden sollten.

Aus diesem letzten Vorbehalte erhellet, daß die Bootsleute-Brüderschaft auch nach ihrem Anschlusse an die Seefahrt noch ferner fort zu existiren beabsichtigte. Sie übertrug nur die Sorge für ihre Armen und ihre dazu angelegten Capitalien an das Stift der Schiffer. Als Leute von derselben bürgerlichen Stellung verfolgten die Matrosen aber noch sonstige gesellige

Zwecke und hatten noch andere gemeinsame Interessen, wollten sich daher noch immer als in Verbrüderung stehend betrachten.

Wie lange sie fortgefahren haben, ihre Becher für ihre Fastnachts-Zusammenkünfte zu leihen, weiß ich nicht. Auch nicht was das schließliche Schicksal dieser Brüderschaft gewesen ist. Gewiß ist es aber, daß noch im Jahre 1653 eine „Brüderschaft der gesammten Steuer- und Bootsmänner in Bremen" existirt hat. Denn wir besitzen ein Dokument von diesem Jahre, in welchem der Rath gewisse Mißhelligkeiten zwischen dieser Brüderschaft und den fremden im Hafen von Bremen erscheinenden Matrosen, vor denen die Bremer Vorrechte zu haben behaupteten, entstanden waren, ausgleicht, und in welchem festgesetzt wird, daß in der Regel ein Bremer Matrose einem Fremden vorgezogen werden *solle*, und unter welchen Umständen, Fremde von Bremer Capitänen engagiert werden *dürften*.*)

*Nach* diesem Jahre 1653 vernimmt man nichts Ausdrückliches mehr von einer allgemeinen „Matrosen- und Steuerleuteverbindung", obgleich sie stillschweigend als fortexistirend betrachtet worden sein mag. Erst im Jahre 1854, wie gesagt, lebte der Gedanke der alten Brüderschaft, für arme Matrosen nachdrücklich zu sorgen, in unserer Seemanns-Casse wieder auf.

Auch für die Seefahrt muß man wohl den Anschluß der Matrosen im Jahre 1586 als ein bedeutsames Ereigniß betrachtet haben. Denn von demselben Jahre, in welchem der Vertrag mit der Bootsleute-Brüderschaft abgeschlossen wurde, datiren auch die im Hause Seefahrt aufgehängten großen hölzernen Tafeln, auf denen von nun an die Namen der Vorsteher und Oberalten der Anstalt und ihre Wappen aufgezeichnet sind. Daß dieser Umstand mit den besagten Ereignissen in Verbindung zu setzen

*) Abschriften dieses interessanten Dokumentes befinden sich sowohl unter den Papieren der Seefahrt, als auch in unserem Staats-Archive. Es hat den Titel: „Ordnung und Vergleich der Steuer- und Bootsmänner-Brüderschaft mit denen fremden Schiffern de 1653 den 4. Martii."

ist, schließe ich besonders daraus, daß sich auf jenen Tafeln gleich einige der in dem Vertrage als Vorsteher der Bootsleute-Brüderschaft genannten Männer aufgeführt finden. Den Bestimmungen dieses Uebereinkommens gemäß wurden für das das Jahr 1586 „Alveke Schaden", für 1589 „Henrich Roggen", für 1592 „Everd Havemann", für 1596 „Tolcke Averendam", für 1598 „Rennig Brüniges" die alle fünf bis 1586 Vorsteher der Bootsleute-Brüderschaft gewesen waren, theils zu Oberalten theils zu Vorstehern der Seefahrt gewählt und ihre Wappen und Namen neben den übrigen in der Halle aufgehängt.

Es ist zwar kein Zweifel, daß die Namen der Vorsteher und Oberalten der Seefahrt, schon vor 1586 aufgeschrieben wurden. Wahrscheinlich geschah dies anfänglich nur in den Büchern des Hauses. Bei der Vereinigung der beiden Gesellschaften, die man als für die Seefahrt Epoche machend betrachtete, mochte man mit den alten Verzeichnissen aufräumen, oder wenigstens eine andere Methode bei denselben — die großen hölzernen Gedenktafeln — einführen. Man wollte dadurch den neuen Brüdern, deren Geld und silberne Becher man „mit so gutem Danke und zu voller Genüge empfangen" hatte, vermuthlich eine Artigkeit erweisen.

Ob man nachher, den Bestimmungen des Vertrags von 1586 gemäß, noch wiederholt Mitglieder der Bootsleute-Brüderschaft unter die Oberalten der Seefahrt aufgenommen hat und was sonst die Verbindung der beiden Gesellschaften für Folgen gehabt haben mag, darüber erfahren wir nichts weiter. Aus den uns erhaltenen dürftigen Resten von Protokollen aus jener Zeit läßt sich nichts weiter entnehmen, als daß man fortfuhr, auch Matrosen mit „Pröven" zu unterstützen.

## Anhänge zu VII.

Die Stiftungsurkunde der Bootsleute-Brüderschaft vom Jahre 1568 ist unter den Papieren des Hauses Seefahrt in einer Abschrift vorhanden, die ihrer Orthographie und anderen Anzeichen nach aus jener Zeit selber herrühren muß. Ich gebe sie daher hier sowohl im Plattdeutschen Text als in einer Uebersetzung. Es ist ein für die Weise unserer Vorsteher recht charakteristisches Dokument, das auch für die Vergleichung mit den Stiftungsurkunden ähnlicher Matrosengesellschaften interessant ist.

Den Vertrag zwischen dieser Brüderschaft und der Seefahrt vom Jahre 1586 gebe ich bloß in eine Uebersetzung, weil das plattdeutsche Original nur in späteren Abschriften vorhanden ist.

### 1. Stiftungsurkunde der Bootsleute-Brüderschaft.

„Laus Deo. Datum in Bremen Anno 1568."

„1. In dem namen der Hylligen Drefoldicheit hebben tho dusser tyde als by eyn ander gewesen dusse na folgende parsonen ock myt rade und mede vorwyllyng etliker guden Lude nomptlyck Wolder Gronynck, Johann Slachter, Harmen Lakeman und Hynrick Hase, in dussen jar olderlude, dar tho Gerde Elers, Hynrick Kummerkamp, Wylm Buschman, Berendt Falenkamp, Alveke Schade, Johann Schele, Luder Appenstede, Brunynck Rulves, Hynrick Helleman, Gerdt Speckman, Johan Nieman, Krystofer Asendorpp, Luder Walrave, Hynrik Bokelman.

2. De wyle dusse ghuden Frunde gesynnet sunt der Bosmanns selschup in enen tho holden, hebben se vor gudt angesen, dat an tho fangen, wenn etlyke broderschupp woll lust

und wyllen dor myt in tho weſende hefft, de guden Broderſchupp myt tho holden, de is godt und uns wyll kamen. —

3. Dar tho hebben de guden Broders vor gudt angeſen, dat ein ſo dan Gelt, dat der Broderſchupp tho kumpt ſchall uth dan werden upp dat eventur von der ſee den jennen, de in der Broderſchupp ſund und idt begeeren und de Hantſchriften ſcholen luden upp de ſchepe dar eyn jder upp fart. De ſodann gelt upp nympt des ſchall de eyne Broder des andern tho borgen ſtellen, ſodann gelt ſampt der boddemereye tho betalen wenn de reyſe myt leve gedan is.

4. Wen ſyck tho droge, dat eyn uth der Broderſchupp ofte ſyn Fruwe edder Kyndt vorſtorve, ſo ſchall man de Broder alle vorbaden laten, ſo ſchall eyn jder Broder tho der begräfniſſe gan ſo fern he tho Hus is und ſus nene nodtwendyge orſake heft ſyck tho entſchuldigen, by broke 8 grote.

5. Und ſo eyn in der Broderſchupp ſtorve offte de ſynen und nottrufftich were, den ſcholl man uth der Broder Buſſen tho hulppe kamen upp dat eyn jder mach erlyck tho der Begräfniſſe kamen.

6. So jemandt von den Broderen in Armodt felle, dar uns godt alle vorbehode idt ſy Fruwe edder Kyndt den ſchall man uth der Broder Buſſen tho hulppe kamen na dem idt de Buſſe vormach. —

7. Und ſo jemandt buten Landes in Kranckheit felle und nottrufftich were und dat von unſern Brodern offte dar mer by weren de ſcholen den ſulven vorleggen na vormoghe bith dat ſe tho Hus kamen. Kan he idt den ſulven nycht betalen, ſo ſchall idt den gemen uth der Buſſen betalt werden de em vorſtrecket hefft ſo fern he de Kranckheit nycht ſulver tho Hus gehabt hefft. —

8. So hebben de guden Broder vor gudt angeſen, dat man von den gemenen Broderen ſchall keſen feer man tho den feer olderluden, dat de acht parſonen der Broderſchupp vorſtan und dat beſte dar by don alſe ſe dat wyllen bekant ſtan. Wen

tho negeſtn Jare twe nyge olderlude gekaren werden, ſchall man ock twe nyge vorſtenders uth der Broderſchupp keſen. Den ſcholen de oldeſten twe af gan und den andern rekenſchupp don alſe ſe idt wyllen bekant ſtan.

9. Und wenn de fer olderlude und de fer vorſtenders der Broderſchupp de Brodere tho hope begerten und eyn jder vorbadet waren und den nycht kamen, de ſchall vorbraken hebben dre grote an de Broderſchupp idt ſy denn dat he ſyck entſchuldygen weth dorch eynen edder mer uth der Broderſchupp.

10. So hebben de guden Broder vor gudt angeſen wen de ghuden Broder in geſelſchupp by eyn ander ſytten und dar jemant manck en weren de olden hat offte nygen hat tho hoppe hadden, ſchall man dar nycht reppen, by pen ene helve Laſt Beers. —

11. Und ſo ſyck to droghe, dat dar twyſt edder hadder in der ſelſchupp worde ſo ſcholen de Broder de dar by ſtan de Warheit dar van ſeggen. Dat ſchall den by fer parſonen uth der Broderſchupp geſtellet werden. De ſcholen dar upp erkennen wat wahr is upp dat nemant tho fort en ſchee. —

12. So averſt dar eyn in der ſelſchupp were, de ſyck nycht raden edder ſeggen laten wolde und ſynen mottwyllen bruken, ſo ſchall de eyne den anderen getruwlyck und broderlyck byſtan na geborlyken Dyngen upp dat in der Broderſchupp moghe frede und eyndracht geholden werden na gades wyllen. amen.

Godt vorlene uns allen ſyne gnade. Amen.“

---

## 2. Ueberſetzung des vorhergehenden Dokuments:

Laus Deo. Datum in Bremen 1568.

---

1. In dem Namen der Heiligen Dreifaltigkeit ſind zu dieſer Zeit bei einander geweſen dieſe nachfolgenden Perſonen,

auch mit Rath und mit Beistimmung etlicher guter Leute, nämlich Wolder Groninck, Johann Schlachter, Harmen Lakeman, dieses Jahres Aelterleute, dazu Gerdt Elers, Hinrich Kummerkamp, Wilm Buschmann, Berendt Falenkamp, Alveke Schade, Johan Schele, Lüder Appenstede, Brüninck Rulves, Hinrich Hellemann, Gerdt Speckmann, Johann Niemann, Christoffer Asendorpp, Lüder Walrave, Hinrick Bockelmann.

2. Derweile diese guten Freunde gesinnt sind, die Bootsmannsgesellschaft unter sich zu halten, so haben sie für gut angesehen, damit anzufangen, wenn etliche andere Brüderschaften*) wohl Lust und Willen hätten, mit darin zu sein und die gute Brüderschaft mit zu halten, der ist Gott und uns willkommen.

3. Dazu haben es die guten Brüder für gut angesehen, daß sothanes Geld, welches der Brüderschaft zukommt, ausgethan werden solle auf das Abentheuer von der See an diejenigen, welche in der Brüderschaft sind und es wünschen. Und die Handschriften sollen lauten auf die Schiffe, in denen jeder fährt. Für das Geld, das Jemand so aufnimmt, soll der eine Bruder des andern Bürge sein dafür, daß sothanes Geld sammt der Bodmerei wieder bezahlt werde, nachdem die Reise mit Glück gethan ist.

4. Wenn es sich zutragen sollte, daß Einer aus der Brüderschaft oder seine Frau oder Kind verstürbe, so soll man die Brüder alle entbieten lassen und so soll jeder Bruder zu der Begräbniß gehen, so fern er zu Haus ist und sonst keine nothwendige Ursache hat sich zu entschuldigen. Bei einer Brüche von 8 Groten.

5. Und so einer in der Brüderschaft oder einer der Seinen sterben sollte oder nothdürftig würde, dem soll man aus der Bruder-Büchse zu Hülfe kommen.

*) Diese Hindeutung scheint meine obige Vermuthung, daß schon früher noch andere Matrosen-Verbindungen in Bremen existirten, zu bestätigen.

6. So Jemand von den Brüdern in Armuth fiele, wovor Gott uns behüten möge, es sei Frau oder Kind, dem soll man aus der Bruder-Büchse zu Hülfe kommen, darnach es die Büchse vermag.

7. Und so Jemand außer Landes in Krankheit fiele und nothdürftig würde und so einer oder mehrere von unsern Brüdern dabei wären, so sollen diese demselben nach Ihrem Vermögen vorstrecken, bis daß sie nach Hause kommen. Kann er es dann selbst nicht bezahlen, so soll es dann gemeinschaftlich aus der Büchse bezahlt werden, der ihm vorgestreckt hat,*) so fern er die Krankheit nicht selber zu Hause gehabt hat.

8. So haben auch die guten Brüder für gut angesehen, daß man aus der Gemeinheit der Brüder vier Männer zu den vier Aelterleuten erwählen solle, damit diese acht Personen der Brüderschaft vorstehen und ihr bestes dabei thun, wie sie es verantworten können. Wenn zum nächsten Jahre zwei neue Aelterleute erwählt werden, so soll man auch zwei neue Vorsteher aus der Brüderschaft erwählen. Dann sollen die zwei Aeltesten abgehen und den Andern Rechenschaft ablegen, wie sie es verantworten können. —

9. Und wenn die vier Aelterleute und die vier Vorsteher die Brüder versammeln wollten und wenn ein Jeder eingeladen wäre und dann nicht käme, der soll drei Grote Brüche an die Brüderschaft bezahlen, es sei denn, daß er sich entschuldigen ließe durch einen oder mehrere der Brüderschaft.

10. So haben auch die Brüder für gut angesehen, daß wenn die guten Brüder in Gesellschaft bei einander sitzen und wenn da Einige unter ihnen wären, die alten Haß oder neuen Haß unter sich hätten, so soll man da nicht raufen, bei Pön einer halben Last Biers.

11. Und so es sich zutrüge, daß da Zwist oder Hader in der Gesellschaft wäre, so sollen die Brüder, die dabei stehen,

*) Diese Stelle ist mir dunkel geblieben.

die Wahrheit davon sagen, das soll denn bei vier Personen aus der Brüderschaft gestellet werden. Die sollen darüber erkennen, was wahr ist, damit niemand zu kurz komme.

12. So aber einer in der Gesellschaft wäre, der sich nicht rathen oder sagen lassen und seinen Muthwillen gebrauchen wolle, so soll der Eine dem Andern getreulich und brüderlich beistehen nach gebührlichen Dingen, auf daß in der Brüderschaft mag Friede und Eintracht gehalten werden nach Gottes Willen. Amen. Gott verleihe uns Allen seine Gnade. Amen.

---

## 3. Wörtliche Uebersetzung einer Copie des Vertrages zwischen den Vorstehern der Seefahrt und den Vorstehern der Bootsleute-Brüderschaft. Vom 26. April 1586.

Zu wissen, daß im Namen des Allerhöchsten und demselbigen zu gebührendem Lobe und Ehren, auch dem gemeinen seefahrenden Manne und den Bootsleuten zum besseren Gedeihen und Wohlstande sich die Vorsteher der armen Seefahrt mit Namen Herr Gerd Wessels, Rathmann, Johann Köpken, Gerd Hemeling und Karsten Bringmann — mit den gemeinen Brüdern und Vorstehern der Bootsleute-Brüderschaft, als nämlich: Tölke Averendam, Johann Vogelsank, Alveke Schaden, Hinrich Roggen, Everd Havemann und Rendig Brünings für sich und wegen ihrer anderen Brüder und auch sonst wegen ihrer beiderseitigen Nachfolger heute (Dato hier unten geschrieben) dahin verglichen und vertragen, auch von beiden Seiten bewilligt, beliebt und angenommen haben:

Daß die jetzt bemeldeten Brüder und Vorsteher der Bootsleute Brüderschaft alle ihr Vorrecht als nämlich: achthundert und drei Thaler im Gelde, zweihundert und neun Thaler und

einundvierzig und einen halben Groten*) in gewissen und ungewissen Handschriften,

darnach vier silberne Becher von hundert und siebenzehn Loth, und dann hundert und sechszehn zinnerne Becher auf zweihundert und fünfundvierzig Pfund angeschlagen,

dazu die Büchse mit der Lade und noch drei Becher und sonst Alles, so sie bis dahin der gemeinen Brüderschaft zum besten gehabt, und für sich gebracht haben,

nun hinfüro zu ewigen Tagen bei obgedachter Seefahrt zu bleiben, den obgedachten Vorstehern bemeldeter Seefahrt zu behanden zustellen sollen und wollen;

inmaßen sie denn ihnen auch solches mit Aufrichtigkeit und Vollziehung dieses Vertrages und dieser Beliebung alsofort behandet und zugestellt haben.

Sie, die Vorsteher der Seefahrt, haben auch dasselbige zu voller Genüge und zu gütem Dank zu ihren Händen empfangen und zu sich genommen, — jedoch mit dem Bescheid,

daß der Seefahrt solches an der Tafel, so ihnen von einem Ehrbaren Rathe gegeben und bestätigt ist, in allen ihren Artikeln und Punkten jederzeit unschädlich und unverfänglich sein solle,

womit hiergegen die obgedachten Vorsteher der Seefahrt sollen und wollen je und allerwege zwei aus den vorgeschriebenen Brüdern der Bootsleute-Gesellschaft küren und verordnen einen von ihnen zum Vorsteher, so neben ihnen in der Seefahrt, inmaßen solches bei ihnen hergebracht, regiere, und den Andern zum Schaffer, der das Geld jährlich mit belegen und also jederzeit der Armen Bestes befördern helfen solle, — mit dem fernern Anhange,

daß mehr bemeldeten Brüdern von der Bootsleute-Gesellschaft hinfüro vorbehalten sein solle, die oben berührten ihnen

---

*) Im plattdeutschen Original steht: „Eenundveertigste halven Grote."

gehörigen Becher jährlich an den drei Sonntagen vor Fastnacht, wenn der Bootsleute Gesellschaft ihre Zusammenkunft hat, und wenn sie sitzen, unverweigerlich gebrauchen und verabfolgen zu lassen.

Auch wenn sich der Fall begebe, daß einer derselbigen Brüder in scheinbarliche Armuth käme, und der Almosen bedürftig wäre, denselbigen nach Gelegenheit vor einem Andern dazu zu verhelfen, und mit dem Pröven zu versehen sei. —

Und damit Alles, wie es bevor geschrieben steht, sonder Gefahr fest zu ewigen Tagen unverbrochen wohl gehalten werden möge, haben sich die oben bemeldeten Personen samt und sonders von beiden Parteien mit eigener Hand unterschrieben.

Nach Christi unseres lieben Herrn und Heilandes Geburt Tausend Fünfhundert darnach im sechsundachtzigsten Jahre den sechs und zwanzigsten Tag des Monats April.

## VIII.

# Aus dem Hause Seefahrt geht die „Seeschiffer-Brüder-Sterbecasse“ hervor. 1618.

Welche Anstalten die Seeschiffer für Beerdigung verstorbener Brüder treffen. — Ihre Versammlungen in U. L. Frauenkirche. — Gebräuche bei ihren Leichen-Begängnissen. — Ihre Schaffer-Mahlzeiten. — Lange Dauer und spätere Schicksale und Umgestaltungen dieser Brüderschaft.

---

So hatte denn die Gesammtheit der Bremer Schiffer im Laufe des 16. Jahrhunderts — zuerst (im Jahre 1545) effektvoll für ihre Armen und Verunglückten gesorgt, — darauf (im Jahre 1575) die Verhältnisse der Matrosen geregelt — und ferner (im Jahre 1586) durch die Verbindung mit der „Bootsleute-Brüderschaft“, sich noch nachdrücklicher als früher, der verarmten Matrosen angenommen.

Für die Verminderung und Beseitigung der Verlegenheiten, in welche bei Sterbefällen die Hinterbliebenen nicht selten geriethen, war bis dahin noch nichts Specielles geschehen. Der Wunsch, die geliebten Todten zu ehren, hatte aber längst bei anderen Classen der Bürger einen gewissen Beerdigungs-Luxus zur Gewohnheit gemacht. Man sah es gern, daß das Gefolge bei den Begräbnissen recht zahlreich war, der Todte von seinen eigenen Standesgenossen getragen und begleitet werde. Diese mußte man dann anständig bewirthen, die Särge mußten mit schwarzen Laken ausgeschlagen oder bedeckt werden. Und für

dies Alles hatte die arme Wittwe oft ihre ganze Baarschaft herzugeben, oder sogar wohl Geld aufzunehmen, wenn sie es nicht erleben wollte, daß die Leute die Aermlichkeit ihrer Liebesopfer und Trauerzeichen kritisirten.

Die Mitglieder der meisten andern Gilden der Stadt, hatten daher längst, um den Witwen und Hinterbliebenen bei solchen betrübten Gelegenheiten beizuspringen und dem verstorbenen Bruder auf gemeinsame Kosten ein würdiges Begräbniß zu verschaffen. Wie denn unsere Schiffergilde sich überhaupt später ausbildete, als die übrigen Gilden, so faßte sie auch erst später, als die übrigen, den Gedanken zur Begründung einer Sterbecasse.

Wenn man in unserer Zeit eine Erweiterung des Zwecks eines Instituts beabsichtigt, so giebt man der Verfassung desselben einfach einige Zusatzartikel, trifft innerhalb der Anstalt dazu die nöthigen Veränderungen, die dann ein Theil des Hauptinstituts werden. Damals dagegen war den Leuten das Verfahren geläufiger, für jeden neuen Zweck eine neue Brüderschaft zu bilden, die aus der Mutter-Brüderschaft und nach ihrem Muster, wie ein Filial hervorwuchs und sich ihr dabei in vielfacher Beziehung anlehnte.

So associirten sich denn auch im Anfange des 17. Jahrhunderts Bremer Schiffer, als sie sich der Begräbniß-Angelegenheiten ihrer Standesgenossen annehmen wollten, zu einer eigenen Gesellschaft, zu „einer Seeschiffer-Brüderschaft-Sterbecasse“, die, wie ihr Armenstift, aus der großen Schiffer-Gesammtheit hervorging, die sich wie diese Gesammtheit selbst, an das Haus Seefahrt, in dessen Lokal sie ihre Versammlungen hielt, anschloß, ihre Verwaltung nach dem Muster der Seefahrt organisirte, dabei aber doch ihre eigenen Vorsteher erwählte, ihre separirte Casse, ihren besonderen Silberschatz und sonstiges Mobiliar, desgleichen ihre eigenen Feste und Schaffermahlzeiten, — aber in den Räumen des Hauses Seefahrt — feierte.

Am 26. Januar 1618 trat zu diesem Zwecke in der St. Marienkirche eine große Anzahl Schiffer zusammen, und beschloß, daß alle Schiffer, welche beitreten würden und auch deren „Hausgesinde“ (Familienglieder?) im Todesfall auf Kosten der zu stiftenden Brüderschaft und mit dem Beistande und der Begleitschaft aller Brüder beerdigt werden sollten.

Es sollten dazu folgende Anschaffungen gemacht werden: eine Todtenbahre, weiße leinene und schwarze tuchene Laken zur Bedeckung und Zierde des Sarges, eine Anzahl „Bricken“ zum Tragen, und zur Aufbewahrung dieser letzten Dinge, eine „Lade“, die „Laken-Lade“ genannt.

Zur Anschaffung dieser Sachen sollte eine Casse gebildet werden, und jedes beitretende Mitglied dazu „zum ersten Anfange“ 27 Grote einschießen. Für diese Casse wurde eine zweite Lade die „Geld-Lade“ genannt, bestimmt, in welcher auch andere werthvolle Dinge der Gesellschaft aufbewahrt werden sollten.

Damit es der Gesellschaft auch ferner nicht an regelmäßigen Einkünften fehle, wurde festgesetzt, daß jeder Schiffer nach einer glücklich vollendeten Reise einen gewissen Beitrag zu geben habe, für lange Reisen einen größeren, für kürzere einen kleineren. Für eine Reise nach Spanien, Rußland, Irland, Italien sollte er 18 Grote, für eine Reise nach England, Schottland und Frankreich 6 Grote, — nach Holland und Jütland 3 Grote, nach der Jahde 2 Grote — und endlich für jede Fahrt nach Blexen 1 Groten beisteuern.

Wer diese Reisegelder nicht alsbald nach vollendeter Reise bezahlte, sollte nachher das Doppelte geben, und wenn er es ganz zu zahlen unterlasse, sollte sein Name „ohne Widerstreben aus der Bürderschaft ausgetilgt werden, und er in keinerlei Weise Macht haben, dagegen zu eifern“.

Es wurden auch bei gewissen Uebertretungen der Ordnung der Gesellschaft Geldstrafen beliebt, so z. B. namentlich für den Fall, wenn ein Bruder sich ohne gehörige Entschuldigung bei

dem Begräbniß eines Bruders nicht zum Tragen einstellte, oder wenn Unordnung und Säumnisse bei der Ueberlieferung und Rückforderung der Begräbnißapparate vorfallen sollten.

Wenn einer der Brüder oder einer der Seinigen in Armuth geriethe, so sollte er auch „schon bei seinen Lebzeiten etwas aus der Lade, nach Vermögen der Casse, zu genießen haben."

Als Mitglieder in diese Brüderschaft sollten nicht nur Schiffer (Capitäne), sondern auch „angehende Schiffer" (Steuerleute) aufgenommen werden. Auch sollten nach dem Tode eines Bruders dessen Söhne an seine Stelle treten können. Auch sollten nicht nur die Brüder selbst, sondern auch deren Söhne und Töchter, so lange sie unverheirathet blieben, von den Brüdern beerdigt werden. Durch diese letzte Anordnung kamen natürlich allmälich eine Menge Leute in „die Seeschiffer-Brüderschaft", welche gar nicht zum seefahrenden Publikum gehörten, und daher auch nicht Mitglieder des Hauses Seefahrt sein konnten, namentlich Segelmacher, Reepschläger und andere sogenannte „Landleute".

Wie dem Hause Seefahrt sollten auch der Brüderschaft vier Männer — „Schaffer" genannt — vorstehen. Und von diesen Vieren sollten jährlich zwei, nachdem sie ein Jahr lang die Verwaltung der Gesellschaft geführt, durch zwei neue ersetzt werden, von denen der eine ein „Außenfahrer", der andere ein „Binnenfahrer" sein sollte.

Bei den die Verwaltung führenden „Schaffern" sollten die Besitzthümer der Brüderschaft deponirt und aufbewahrt werden, bei dem einen die „Geldlade", bei dem andern die „Lakenlade". Doch sollte zu der Geldlade jeder der vier Schaffer einen Schlüssel haben. Auch sollte bei dieser „Geldlade" noch Das beachtet werden, daß sie, wenn sie ein Jahr lang „bei einem Schaffer von den Binnenschiffern" gewesen war, sie das nächste Jahr alsdann „bei einem Schaffer von den Außenschiffern" sein sollte, und so abwechselnd.

Die Schaffer, welche die Verwaltung gehabt hätten, und von ihrem Amte abträten, sollten alsdann am heiligen Dreikönigstage Rechnung ablegen und dabei den angehenden Schaffern „Geldlade“, „Laxenlade“, Buch und was sonst der Gesellschaft gehörte, überliefern.

Diesen anfänglichen Bestimmungen wurden gleich im folgenden Jahre (1619) noch folgende Punkte beigefügt:

Wenn bei der Rechnungsablage „sich Jemand verunwilligte, der sollte ohne einige Gnade 3 Thaler in die Lade geben.“ Und käme es dabei zu Scheltworten oder Blut, so sollten diese noch „am gehörigen Orte“ gestraft werden. Bei der Rechnungsablage sollte von den Schaffern eine „Collation“ veranstaltet werden, und dieselben dabei zur Bestreitung der Kosten 12 Thaler aus der Lade ausgezahlt erhalten. Doch sollte ihnen gestattet sein, „wenn sie es wollten,“ aus eigenem Beutel noch mehr Aufwand zu machen. Dabei wurden auch die beiden abgehenden und antretenden Schaffer aufgefordert, zusammen der Gesellschaft einen silbernen Becher von 17 Loth zuverehren. Weniger als 17 Loth sollte der Becher nicht wiegen. „Doch mögen“, wie es in den Protokollen heißt, „die folgenden Schaffer es wohl verbessern“ (i. e. schwerere Becher geben.)

Außer den Schaffern wurde noch ein sogenannter „Schiffer-Bothe“ engagiert, ein Mann, der bei Begräbnissen die Bricken und Laken herumzutragen und bei Schaffer-Mahlzeiten die Einladungen zu machen hatte, und dem dafür ein kleines Gehalt bestimmt wurde. Er trug, wenn er in diesen Verrichtungen thätig war, als Zeichen seiner Amtswürde ein silbernes Schild, mit dem Bilde eines Schiffes auf der Brust.

Dies Alles gelobten die Brüder „treu und fest zu halten, ohne einige Argliſt“ und daneben versprachen sie, „daß es der armen Seefahrt zu keinem Verfange oder sonst irgend Jemand zum Nachtheil gereichen solle.“ Auch behielten sie sich vor, ihre Gesetze oder wie sie sich ausdrückten ihren „Vertrag“, zu allen Zeiten mit guter Leute Rath zu verbessern.

Die auf diese Weise in den Jahren 1618 und 1619 gestiftete und organisirte Brüderschaft, hat von da an länger als 200 Jahre bestanden, jedes Jahr im Hause Seefahrt ihre Schaffer-Mahlzeit, die dort im Gegensatz zu der großen Mahlzeit des Hauses Seefahrt selbst, die „kleine Schafferschaft" genannt wurde — gefeiert und ihre alten Gesetze bis auf die Neuzeit fast unverändert beibehalten.

Wir besitzen noch die Protokolle dieser Brüderschaft oder doch Auszüge aus denselben, während des ganzen Laufes des 17. Jahrhunderts und ich mag hier aus denselben einige der für die Zeit charakteristischen und für die Gesellschaft selbst interessanten Facta mittheilen.

Es geht aus diesen Protokollen hervor, daß von der Brüderschaft neben der Besorgung der Begräbnisse der Brüder, auch beständig dann und wann, den obigen Bestimmungen gemäß, Gaben an verarmte Schiffer vertheilt wurden. Um dies effectvoller thun zu können, verkaufte die Gesellschaft einmal alle ihre silbernen Becher und sonstigen überflüssigen Geräthschaften, wie denn solche Verkäufe ihrer Silberschätze häufig auch bei andern Brüderschaften vorkommen.

In Pestzeiten, scheint es, haben manche „Seeschiffer-Brüder" zuweilen Anstand genommen, die Todten zu tragen. Es wurde daher ein Mal im Jahre 1656 beschlossen und festgesetzt, daß sämmtliche Brüder, bei Strafe des Verlustes der Brüderschaft, verpflichtet sein sollten, „die verstorbenen Todten zu tragen, was es auch für Krankheiten nach Gottes Willen gewesen sein möchten; jedoch also und dergestalt, daß, wenn Jemand nach Gottes Willen an der feurigen Plage der Pestilenz verstorben sei, der Todte vorher von den Hinterbliebenen selbst aus dem Sterbehause vor die Thür auf die Straße gesetzt, und dann hier erst von den Brüdern aufgenommen werden sollte, damit diese im Hause selbst von der giftigen Seuche nicht angesteckt würden." Auch sollten dann erst hier auf der Straße die Laken und der übrige Schmuck an den Sarg gelegt werden

und „hiezu sollte sowohl der Höchste als der Geringste in der Brüderschaft schuldig sein.“

Wenn die Verstorbenen wohlhabend waren, scheinen die Hinterbliebenen mitunter geneigt gewesen zu sein, den Brüdern für das Tragen eine Belohnung anzubieten. Eine solche Belohnung anzunehmen, wurde anfänglich streng verboten. Endlich aber (seit 1668) mußte man es doch erlauben und bestimmte, daß für einen „Haupttodten“ 2 Thaler gegeben und angenommen werden dürften, für eine Tochter oder Sohn, „so von sechs Personen zu tragen“ 1 Thaler 36 Grote, für eine Tochter oder Sohn, „so von vier Personen zu tragen“ 1 Thaler, „für ein Kind, so eine Person tragen kann“, 36 Grote. Was mehr gegeben oder genommen würde, sollte den Armen verfallen.

Es wurde auch befohlen, daß die Brüder bei solchen Gelegenheiten ganz in schwarz erscheinen, auch schwarze Strümpfe tragen müßten, „bei Strafe von 12 Groten“.

Die „Schaffer“, scheint es, hatten zuweilen für Geld die schwarzen und weißen Laken der Brüderschaft an andere Leute verliehen, die weißen Laken, sogar wohl „um sie auf die Tische“ bei Gastereien zu legen. Dies wurde ihnen (1695) bei scharfer Strafe verboten. (Es gab andere Begräbniß-Gesellschaften, bei denen ein solches Verleihen erlaubt und herkömmlich war.)

Um die Begräbniß-Prozessionen recht stattlich zu machen, wurde auch anderen Bürgern gestattet, sich am Begräbnißtage der Seeschiffer-Brüderschaft anzuschließen. Doch sollten diese „anderen Bürger“ den Brüdern theils vorangehen, theils die Prozession schließen, „damit die Schiffer mit dem Sarge in die Mitte kämen.“ Alle sollten sich auch recht pünktlich einfinden, damit man gehörig Zeit hätte, die Prozession am „Markte und an den Hauptkirchen der Stadt“ vorüber zu führen.

Bei den Schaffer-Mahlzeiten der Brüderschaft scheinen schon bald einige Mißbräuche eingerissen zu sein. Die Schaffer fingen an, so große Gesellschaften zusammen zu bitten, daß zuweilen „alle Tische in der Seefahrt vollgesessen waren und die Kosten

hoch aufliefen". Um diesem Unwesen zu steuern, wurde durch wiederholte Beschlüsse (einmal Anno 1689) die Anzahl der Personen, welche die Schaffer einladen dürften, beschränkt.

Die Protokolle dieser Gesellschaft aus dem 18. Jahrhundert sind mir nicht vorgekommen. Wahrscheinlich wurde während desselben an ihrer Verfassung ebenso wenig reformirt, wie in den Zuständen aller anderen aus der Vorzeit stammenden Brüderschaften. Die Schicksale und Umwandlungen der Brüderschaft im 19. Jahrhundert bald nach der französischen Zeit, wo so vieles bei uns umgestaltet wurde, mag ich hier gleich in der Kürze anticipiren, da ich sonst keine passendere Gelegenheit finden werde, darauf zurückzukommen.

Im Jahre 1825 wurden Deputirte von der Seeschiffer-Brüderschaft ernannt, welche die als Grundgesetze im Jahre 1618 angenommen Artikel und alle die im Laufe der Zeiten beschlossenen Zusätze sammeln, durchsehen „und aus dem Zerstreuten ein der Zeit angemessenes Ganze der Verfassung bilden sollten". In Folge dessen wurden in dem besagten Jahre die vollständigen „Neuen Gesetze der Brüderschaft" formuliert, durch einen Gesammtbeschluß bestätigt, und in Druck gegeben.

Da jedoch in den nächstfolgenden Jahren rasch wieder einige Zusätze und Abänderungen beliebt wurden, so schritt man schon 1842 abermals zu einer Redaction und Publicirung der „Veränderten Gesetze".*)

Im Jahre 1848 fand man endlich, daß die ganze Einrichtung der Sterbecasse, „die in eine sehr mißliche Lage gerathen war", den Verhältnissen nicht mehr angemessen, und daß es wünschenswerth sei, „sie durch eine etwaige abermalige Umschmelzung der Zeit noch besser anpassend und gerecht zu machen."

*) Siehe dieselben in der Druckschrift: Erneuerte und verbesserte Gesetze der Seeschiffer-Brüderschaft-Sterbecasse vom Jahre 1842. Bremen, gedruckt bei F. Feilner.

Die Brüderschaft beschloß daher, ihre Sterbecasse gänzlich aufzuheben, nichts desto weniger aber die alte zweihundertjährige Verbindung fortbestehen zu lassen. Es sollten alle Besitzthümer der Gesellschaft verkauft und das dafür gelöste Capital so lange von Deputirten verwaltet werden, als noch einige von den damals vorhandenen „Brüdern“ existiren sollten, deren Beerdigung nach wie vor aus den Zinsen des Capitals bestritten werden sollte.

Auch sollte den Brüdern, die nach Aufhebung der Sterbecasse nicht mehr in der Gesellschaft bleiben wollten, ihr Antheil an dem Vermögen der Brüderschaft ausgezahlt werden. Der Rest dieses Vermögens sollte aber der umgestalteten Brüderschaft, die man nun unter dem Namen „Seeschiffer-Brüderschaft“ ohne Sterbecasse fortbestehen zu lassen sich bestreben wollte, anheimfallen.

Die so aus der alten hervorgehende neue Gesellschaft, scheint nun weiter keine andere als nur allgemein gesellige Zwecke gehabt zu haben, und im Grunde nichts als ein gewöhnlicher Club von Seeschiffern, Steuerleuten, Segelmachern, Reepschlägermeistern und überhaupt Solchen, deren Geschäft in inniger Verbindung mit der Seeschifffahrt steht, geworden zu sein. Die Theilnehmer wollten nach wie vor eine gemeinsame Casse bilden, und aus dieser durch ihre „Schaffer“ alle Jahr einmal eine Mahlzeit und einen Ball veranstalten lassen, dabei auch dann und wann aus ihrer Casse an bedürftige Mitglieder etwas zur Unterstützung verwenden, „damit der Name der so alten Brüderschaft erhalten bleibe und ihr Bestehen auch bis in die fernsten Zeiten hinüber reichen möge.“*)

Indeß reichten diese „fernsten Zeiten“ nicht sehr weit, denn schon im Anfange der fünfziger Jahre hörte die alte „Brüder-

*) Siehe hierüber: „Gesetze der Seeschiffer-Brüderschaft in Bremen, gedruckt in Bremen im Jahre 1848.“

schaft" aus Mangel an Theilnahme gänzlich auf. Doch entstand aus ihrer Asche, wie ein Phönix, wieder eine andere Verbindung von Seeschiffern, die sich nun den passenderen Titel „Bremer Seeschiffer-Verein" gab, und sich „Columbus" nannte.

Dieser Verein setzte es sich zum vornehmsten Zweck, allen Bremer Seeschiffern Gelegenheit zu verschaffen, daß sie sich „durch regelmäßig zu haltende Zusammenkünfte besser kennen lernen, und durch gegenseitige Belehrung, Austausch der Ideen, sowie gelegentlich zu haltende Vorlesungen ihren Stand auf eine immer höhere Stufe zu bringen trachten könnten."*)

Aus diesem noch jetzt fortblühenden „Verein Columbus" sind denn in den letzten Jahren alsbald wieder mehrere andere Vereine, zu mehr praktischen Zwecken hervorgegangen. Zunächst der „Neue Versicherungs-Verein Bremer Seeschiffer" vom Jahre 1856, der es sich zur Aufgabe gesetzt hat, zu bewirken, daß Verluste, die ein Mitglied auf einer Seereise an seinen Effecten erlitten habe, von den übrigen Mitgliedern durch Beiträge ersetzt würden.**)

Ferner ein „Actien-Verein Columbus" zum Ankauf von Seeschiffen und zur Betreibung von Schiffs-Rhederei.***)

Endlich die „Sterbe-Casse Columbus" die am 28. April 1857 gegründet wurde, in der die Zwecke der alten 1618 gestifteten „Brüderschaft" in neuerer Form zum Theil wieder auflebten. Weil in den Statuten dieses Vereins bestimmt wurde, daß beim Tode eines Theilnehmers den Hinterbliebenen desselben von jeden der übrigen Mitglieder 5 Thaler ausbezahlt werden sollten, so nennt man diesen Verein auch wohl den „Fünfthaler-Verein."***)

---

*) Siehe: „die Statuten des Bremer Seeschiffer-Vereins Columbus, gestiftet den 5. Januar 1856. Bremen 1856."

**) Siehe: „Gesetze des Neuen Versicherungs-Verein Bremer Seeschiffer von 4. November 1856. Bremen 1856."

***) Siehe: „Statuten des Actien-Vereins Columbus. Bremen 1856."

Ich führe diese jüngern Vereine, ohne auf ihre Statuten und Einrichtungen weiter einzugehen, hier nur deswegen kurz auf, weil wir sie wie ihre Urwurzel, die Seeschiffer-Brüder-Sterbecasse, gewissermaßen als mehr oder weniger selbstständig gewordene Schößlinge oder Zweige des Hauses Seefahrt betrachten mögen, und gehe nun, nach dieser kurzen Abschweifung, zur Entwickelung der weiteren Geschichte dieses Hauses selbst zurück.

# IX.

## Die Vorsteher des Hauses Seefahrt lassen den Hafen von Vegesack bauen und verwalten ihn vom Jahre 1619 bis 1679.

Alte Häfen der Bremer Schiffer. — Wahl des neuen Hafens im Aumunder Tief. — Vorschüsse der Seefahrt zum Hafenbau. — Die Seefahrt übernimmt die Verwaltung und erhält die Einkünfte des Hafens. — Wie sich allmählig ihr Verhältniß zum Hafen Vegesack aufgelöst hat. —

---

Die Theilnahme, welche das Haus Seefahrt an der Anlage und Unterhaltung unseres ersten künstlichen Hafens an der Weser, während des ganzen Laufs des 17. Jahrhunderts gehabt und die Beihülfe, welche sie bei diesem für die Weserschiffahrt für einige Zeit so wichtigem Werke geleistet hat, stellt die Bedeutung dieses Hauses, als eines Institutes für die Ueberwachung aller Interessen der Schiffer, in ein besonders helles Licht.

Bis zum Anfange des 17. Jahrhunderts scheinen die Seeschiffer von Bremen zur Bergung ihrer Schiffe keinerlei sicheren und kunstmäßig angelegten Hafen irgendwo an der Weser besessen zu haben.

In ganz alten Zeiten, wo man noch mit sehr kleinen Schiffen fuhr, war vermuthlich die Weser innerhalb der Stadt Bremen selbst die gewöhnliche Rhede. Im Winter zog man die Schiffe wohl in die verschiedenen Seitenarme oder „Tiefe“ des

Stromes. Als die Weser bei Bremen flacher und zugleich die Schiffe im Verlaufe des 16. Jahrhunderts etwas größer wurden, verlangten die Schiffer allmählig nach einem Hafen unterhalb Bremen und man faßte das sogenannte „Aumunder Tief“ bei Vegesack ins Auge, bis wohin damals auf der Weser noch Schiffe von 10 bis 12 Fuß Tiefgang gelangen konnten.

Die Schiffer brachten darüber, zuerst — wie es scheint, im Jahre 1601 — Vorstellungen vor das Collegium Seniorum. Und einige Aelterleute nebst einigen Senatoren machten sich auf, um das „Aumunder Tief“ zu inspiciren. Die Rechnungen über die Kosten dieser Inspektionsreisen von 1601 sind noch auf dem Staats-Archiv vorhanden.

Da die Sache indeß damals nicht gleich weiter gedieh, so erhoben die Schiffer im Jahre 1617 bei den Aelterleuten abermals die Klage, „daß sie an der Weser keinerlei Ort hätten, wo sie im Winter ihre Schiffe hinlegen könnten.“ Auf Veranlassung der Schiffer die hierbei überall von dem Hause Seefahrt sekundirt wurden und sich der Vermittelung desselben, als ihres Hauptorganes bedienten, wandten sich die Aelterleute wieder an den Senat und dieser machte nun Anstalten zum Ankauf der beim „Aumunder Tief“ nöthigen Ländereien und zur Verschreibung von Kunstverständigen aus Holland, um dort einen Hafenbau in Angriff zu nehmen. *)

Die Kosten für diese Unternehmung wurden zum Theil aus dem „Aerarium“ (Staatsschatze) bestritten. Die Hauptsache übernahm dabei aber das Haus Seefahrt. Es schoß im Jahre 1619 zuerst 4000 Speciesthaler vor und legte nachher noch 1000 ℔ zu, so daß es von vornherein im Ganzen 5000 Speciesthaler für den Hafenbau hergab.

Der Beschluß, diese Summe vorzuschießen, wurde sowohl von den „Verordneten Vorstehern“ des Hauses Seefahrt, als

*) Die mit diesen Holländern abgeschlossenen Contrakte sind noch auf dem Staatsarchive vorhanden in P. 13. a 4.

auch von den „Aeltesten oder Ausschuß der sämmtlichen Schiffer“ gefaßt und von beiden das darüber aufgesetzte Dokument unterschrieben. Dieses Dokument selbst ist uns leider verloren gegangen. Dagegen ist uns ein anderes, eine von den Vorstehern der Seefahrt in dieser Angelegenheit an den Senat gerichtete Supplik vom 25. Januar 1620, aufbewahrt,*) worin es heißt, „daß die Vorsteher der Seefahrt und die Aeltesten der sämmtlichen Schiffer von den zum Behuf der Armen erüberten Geldern 5000 Thaler in specie vorgeschossen und irrevocabiliter verehret hätten, daß sie auch gerne geschehen lassen könnten, daß dieß Capitel der Armen Seefahrt nicht wiederumb erstattet oder gut gethan würde.“ —

Darnach sähe es fast so aus, als hätte die Seefahrt diese Summe dem Gemeinen Besten zum Geschenk gemacht. Wir finden nirgends urkundlich angemerkt, daß sie sich eine Verzinsung des Capitals oder sonstige Vortheile vorbehalten hätte, und das ist nicht wenig auffallend.

Nun mußte die Seefahrt damals allerdings schon ziemlich viel baares Geld an der Hand haben. Sie scheint bereits im Anfange des 17. Jahrhunderts sehr bedeutende Geldgeschäfte gemacht zu haben. So hatten z. B. die Vorsteher des Hauses im Jahre 1609 von dem Grafen Otto von Oldenburg ein Capital von 10,000 Thalern aufgenommen, dasselbe mehre Jahre lang verzinst,**) und im Jahre 1616 wieder zurückbezahlt. Auch findet sich, daß — selbst nach der Rückzahlung dieses Capitals und nach der Auszahlung des Capitals von 5000 Speciesthalern für den Vegesacker Hafenbau — bei dem Hause noch so viele Gelder übrig blieben, daß man schon damals anfing, auf den Bau eines neuen Stiftshauses zu denken, obwohl allerdings dieser Neubau erst später zur Ausführung kommen konnte. —

*) S. dieses Dokument auf dem Bremischen Staats-Archive in T. 6. m. 5.

**) Die Original-Quittungen, in welchen sich verschiedene Grafen und Gräfinnen von Oldenburg für geleistete Zinsen-Zahlung bei den Vorstehern der Seefahrt bedanken, sind noch unter den Papieren des Hauses vorhanden.

Gewiß auch mußte den Schiffern der Hafenbau, auf den sie schon seit lange gedrungen hatten, sehr willkommen und nützlich sein, und ohne Zweifel konnte die große Schiffer-Verbindung sich wohl veranlaßt sehen, ebenso wie das Aelterleute-Collegium und das Staats-Aerarium dazu beizusteuern. Wie aber dazu die Gelder ihres Armenhauses, dem von frommen Leuten schon viele Geschenke bloß „für die Armen und nicht zu andern Zwecken" gemacht waren, verwandt werden konnten, ist nicht recht einzusehen. Hierzu war doch auch selbst ein Gesammtbeschluß der Vorsteher und Oberalten des Hauses Seefahrt und aller Schiffer nicht berechtigt. Und, wenn sie es gethan haben sollen, ohne irgend eine Gegenleistung und einen andern Vortheil für ihre Armen dadurch zu gewinnen, so scheint dieß noch ungerechter. Man könnte sich denken, daß die fromme Seefahrtsstiftung und Schiffergilde durch höhere Gewalt, durch ein direktes oder indirektes Eingreifen der Staatsgewalt, zu diesem Darlehn oder vielmehr dieser „Schenkung" gezwungen worden sei. Und in der That scheint eine solche Aufforderung und eine Art von Zwang von Seiten des Staates stattgefunden zu haben. Denn in der oben erwähnten uns erhaltenen Supplik, bitten die Vorsteher der Seefahrt und Gesammtschiffer „die großgünstigen Herrn des Raths sehr demüthig, daß ihnen nicht zugemuthet werden möchte, ein noch größeres Opfer zu bringen." *) Aber selbst wenn der Senat die Seefahrt zu der Vorstreckung der 5000 Thaler nöthigte, so ist es doch höchst unwahrscheinlich, daß er es, ohne irgend eine Begünstigung als Aequivalent dafür zu gewähren, gethan haben sollte.

Unter den Mitgliedern des Hauses Seefahrt existirt die Tradition, daß ihrer Anstalt für jenes „Geschenk an den Hafen

*) Bei späteren Differenzen haben Senatsmitglieder aus diesem Vorgange sogar ein Recht des Senats „über das Vermögen der Seefahrt auch zu andern Zwecken zu disponiren" herleiten und auf demselben begründen wollen. Siehe darüber einen Aufsatz vom December 1818 unter den Papieren des Staats-Archivs. T. b. m. 10.

von Vegesack“ zugestanden worden sei, jährlich in der Stadt und in dem Gebiete bei allen Bürgern eine Collekte anzustellen.*) — Ich habe indeß keine Dokumente aus damaliger Zeit über dieß „Zugeständniß“ finden können, obgleich es allerdings, wie ich nachher zu zeigen Gelegenheit nehmen werde, aus späterer Zeit Senats-Erlasse giebt, in welchen der Seefahrt ausdrücklich das Recht zu einer solchen Collekte gewahrt wird.

Ausgemacht ist nur, daß der Hafenbau zu Vegesack, zu dem die Seefahrt so bedeutend vorgeschossen hatte, unter der Aufsicht und Leitung der Vorsteher des Hauses, denen zwei erfahrene Schiffer assistirten, ausgeführt und im Jahre 1622 oder 23 beendigt wurde. Während des vierjährigen Hafenbaus verwandte die Seefahrt noch ferner so viel auf dieß Unternehmen, daß am Ende alle ihre Auslagen sich auf die Summe von 11,000 Thalern, — oder wie andere Angaben behaupten, von 32,000 Bremer Mark, — beliefen. **)

Da auf diese Weise der Hafen von Vegesack fast ganz das Werk des Hauses Seefahrt war, so war es wohl beinahe selbstverständlich, daß ihr auch seine Verwaltung und Einkünfte zufielen. Einige Schriftsteller sagen, daß dieselben ihr förmlich verpfändet worden seien, andere, daß sie den Hafen vom Staate zu einer billigen Zinse in Pacht bekommen habe. Von allen Zeugnissen aber wird zugegeben, daß bis zum Jahre 1651 die Seefahrt, sei es als Pächter, sei es Pfandinhaber, im Besitze des Hafens geblieben, und daß in dieser Zeit der „Administrator des Hauses“ zugleich „Buchhalter des Hafens Vegesack“ gewesen ist.

Den Schiffern wurden gewisse Abgaben für die Benutzung des Hafens aufgelegt, und die daraus fließenden Einnahmen

*) Als ein Gerücht oder eine Tradition wird diese Behauptung in verschiedenen Schriften der Seefahrt und des Staats-Archivs aufgeführt.

**) Diese Summen werden in späteren Schriften und Eingaben als „aus den Seefahrtsbüchern hervorgehend“ genannt. Leider sind die Protokolle und Rechnungsbücher aus diesen Zeiten in der Seefahrt selbst nicht mehr vorhanden.

mochten nicht unbedeutend sein, da damals noch die meisten Bremer Schiffe bei Vegesack einliefen und die „Winterlage“ noch unvermeidlich, den Gesetzen nach sogar nothwendig, und dabei sehr lang war. Selbst die Schiffe, die nicht vom Hafen Gebrauch machten, mußten die „Winterlage“ bezahlen.

Die Seefahrt verwandte die ihr zufließenden Hafengelder theils auf die Unterhaltung des kostspieligen Werks und baute aus ihnen auch in den Jahren 1647 und 1648 ein neues Hafenhaus. Dennoch sollen dabei zuweilen 900 bis 1200 Mark und ein Mal sogar 3000 Mark übrig gewesen sein. *) Und diese Vortheile kamen dem Hause Seefahrt als eine ihm gebührende Entschädigung für den gemachten Aufwand zu.

Der Staat behielt sich dabei nur eine Oberaufsicht des Hafens vor, und übte dieselbe durch die Commission der sogenannten „Hafen-Herren“ oder „Hafen-Inspektoren,“ welche aus den vier Bürgermeistern, einigen Deputirten und Schifferältesten zusammengesetzt war, aus.

Diese ganze anfängliche Einrichtung der Verhältnisse nannte man später die „alte Fundation des Hafens.“ Seit dem Jahre 1651 scheinen darin allmählig einige Veränderungen eingetreten zu sein. Zuerst floß von 1651 bis 1665 ein Theil der Hafeneinnahme, im Ganzen 6000 Mark, der „Reder-Kammer“ (dem Staats-Schatze) zu. Es scheint dieß in Folge einer Transaktion zwischen dem Staate und den damaligen Administratoren der Seefahrt, die wie gesagt zugleich „Buchhalter des Hafens Vegesack“ waren, Platz gegriffen zu haben. Das Aerarium versprach für das ihm zulaufende Geld „den Hafen, wenn er Noth leiden würde, unterstützen zu wollen.“

Wie dieß geschehen konnte und warum man der Seefahrt ihres alten Einkommens theilweise beraubte, ist nicht recht klar, da die Dokumente darüber fehlen. Die Schiffer in ihren späteren Protesten versichern, daß von 1620—1651 Nichts von dem

*) Nach den in verschiedenen Eingaben enthaltenen Versicherungen der Schiffer.

Hafen, „ins Gemeine Gute geflossen, sondern Alles für den Hafen, das Hafenhaus und das Haus Seefahrt employiret sei. Warum ihre Vorsteher von 1651—1665 6000 Mark dem Aerarium hätten zufliessen lassen, das wüßten und begriffen sie nicht, da doch Alles von Gott und Rechtswegen der Armen Seefahrt hätte zukommen sollen.“ *)

Im Uebrigen blieb es bis zum Jahre 1671 noch bei der „alten Fundation,“ d. h. dabei, daß die Seefahrt unter der Oberinspektion der bezeichneten Hafencommission den Hafen verwaltete und seine Einkünfte — bis auf die besagten an die Rederkammer abgegebenen 6000 Mark — genoß. Im Jahre 1671 beschloß plötzlich der Senat — in Folge welcher Vorgänge, ist mir wieder unklar geblieben — den ganzen Hafen in die Hand zu nehmen, und ihn zum Vortheil der Rederkammer meistbietend verpachten zu lassen, zunächst auf 4 Jahre.

Gegen diesen — wie es scheint — neuen und unbefugten Eingriff der Staatsgewalt liefen von verschiedenen Seiten Remonstrationen ein. Zuerst traten sämmtliche Schiffer — vermuthlich im Hause Seefahrt, ihrem gewöhnlichen Versammlungsorte — zusammen, und bezeugten in einem dem Senate überreichten Proteste ihre „Bestürz- und Befremdung über die Ausbietung des Hafens an einen Pachter.“ Sie führten in diesem Proteste alle die Verdienste, die sie und ihr Haus Seefahrt sich um den Hafen erworben hätten, umständlich aus, und zeigten, wie treu von diesem alten Institute die Einnahmen auf gute Instandhaltung des Hafens verwendet worden seien. „Gäbe man den Hafen in die Hände eines Pächters“, — sagten sie, — „so würden die Hafenbauten sehr bald in decadence kommen, alle Intraden, statt auf Renovirung verwandt zu werden, würden in des Pachters Tasche springen. Die neuen Pfähle und Bollwerke, die ein solcher Pachter setzen lasse, pflegten gewöhnlich nichts als Nürnberger Pappenarbeit zu sein. Dieß wüßte man

*) S. hierüber das Staats-Archiv. P. 13. a. 4.

in andern Ländern, z. B. in Holland sehr gut, wo daher auch der Art Leute von der studirenden Jugend so ästimirt würden, daß dieser keiner mit jenen einen Trunk zu thun begehre. Aus redlichem Herzen gegen die Armen und das ganze geliebte Vaterland bäten sie daher, der Senat möchte ihre rationes in hochgeneigte Consideration ziehen einem eigennützigen Pächter, der sich nur unverdienter Weise zu bereichern und die Arme Seefahrt zu übervortheilen strebe, kein Gehör geben, sondern Alles bei der alten Fundation lassen, und anordnen, daß der Hafen der Armen Seefahrt verbleibe. Geschähe dieß aber nicht, so wollten sie selbst die Schiffer, statt einem Pächter sich zu unterwerfen, in Vegesack hinfüro gar keine Winterlage mehr nehmen und bezahlen, sondern lieber in Brake anlegen, wo die Oldenburger einen neuen Hafen zu aptiren versprochen hätten, und dieß um so mehr, da es doch jetzt bei Vegesack kaum noch 8 Fuß Wassertiefe gäbe."

Neben den sämmtlichen Bremischen Schiffern setzten sich natürlich auch die Vorsteher des Hauses Seefahrt selbst mit Remonstrationen in Bewegung. „Sie könnten", sagten sie, in einer Schrift an den Senat, „tragenden Amtes halber hochgemüssigt nicht umhin, ihre und der ganzen Schiffergesellschaft Verwunderung über die Ausbietung des Hafens zu erkennen zu geben und beim Rathe unterdienstlich vorzutragen, weilen dieses Werk nicht allein die gesammte Schifferschaft, vielmehr sonderlich auch die Seefahrt selbst, von welchen jene dependirten, und zu der endlich Alles redundiren müsse, concernirte." „Aus den Büchern der Seefahrt", sagten sie, „sei ersichtlich, daß alle Gelder, so zu dem Hafen angewandt, bloß aus den Seefahrtsmitteln, welche doch von den Schiffern und Kaufleuten, wie von den Bienen der Honig mit vielem Lebensverluste, ja mit Schweiß und Blut sauer zusammengetragen, hergegeben seien, in Hoffnung, daß, wenn durch fleißiges Aufsehen und Menagiren endlich etwas dabei erübrigt werden möchte, solches zur Verbesserung und Unterhaltung der Armen angewandt werden könnte. Sie bäten

daher wie die Schiffer-Gesammtheit, daß man es bei der alten Fundation bleiben und Alles den Seefahrtsarmen, von welchen das ganze Capital herrührte, wie vorher und jederzeit geschehen, zu ihrem Unterhalte gereichen und gedeihen lassen möchte."

Der Senat beharrte indeß unerbittlich bei seinem ein Mal gefaßten Beschlusse, und gab nur den kurzen Bescheid, daß wenn die Schifferschaft und die Seefahrt den Besitz und Genuß des Hafens wünschten, sie sich unter die Meistbietenden einfinden möchten, und „daß sie dann iisdem conditionibus den Vorzug haben sollten." Und da Seefahrt und Schiffer, vermuthlich aus Unmuth hierauf nicht eingingen, so wurde denn der Hafen am 20. Mai 1671 einem Privat-Pachter, einem gewissen Heinrich Pundt zu einem Pachtschilling von 200 Thalern auf 4 Jahre übergeben.

Nach dem Ablaufe dieser 4 Jahre scheinen sich indeß die Vorsteher der Seefahrt eines Andern besonnen zu haben. Denn im Jahre 1675 bei einer abermaligen Verpachtung des Hafens traten sie allerdings, wenn auch nicht direkt, doch durch zwei vorgeschobene Personen, Wilhelm Voß und Arendt Vogelsank,*) unter den Meistbietenden auf, und pachteten den Hafen für 225 Thaler.

Es war dabei der Seefahrt nicht nur um Entschädigung durch die Hafengelder, sondern zum Theil wohl auch um eine gewisse polizeiliche Aufsicht über den Hafen und die darin weilenden Schiffer, die dem Hause etwas schuldig sein mochten, zu thun. Ich finde, daß die Vorsteher des Hauses mehrere Male, wenn Kapitäne ihre Bodmereigelder nicht richtig an die Seefahrt bezahlt oder sonstige Pflichten nicht geleistet hatten, deren Schiffe im Hafen von Vegesack arretiren oder ihnen „eine Kette an ihr Ruder" legen ließen. Zuweilen wurden auch die Steuerruder widerspenstiger Schiffe ausgehoben oder ihnen die

*) In den Papieren des Staats-Archivs werden nur diese beiden Männer als „Pächter" genannt. Aus den Büchern des Hauses Seefahrt geht aber hervor, daß dieses der eigentliche Pächter war.

Segel und Anker genommen und „als Pfänder in das Haus Seefahrt geschafft.“

Von 1675 bis 1679 scheinen die Vorsteher und Aeltesten der Seefahrt beständig mit ihrem Hafen bei Vegesack zu thun gehabt zu haben. Sie ernannten unzählige Commissionen, um Inspektionsreisen dahin zu machen, kämpften mit den Zerstörungen des Eisganges und hohen Wassers und hatten unaufhörlich an den „Bollwerken und Pfählen“ zu bessern und zu flicken. Die Protokollbücher aus dieser Zeit sind voll mit Vegesacker Hafenangelegenheiten, „und wenig Segen“ heißt es in einem derselben, „ist dabei gewesen.“ Ein Mal sogar wären darüber die Vorsteher und auch die Herren Aelterleute fast bei dem präsidirenden Herrn Bürgermeister und beim Rathe „in Ungnade gefallen.“ Die Bremischen Stadtsoldaten, die auf der „Burg“ unweit Vegesack in Quartier lagen, hatten sich Unordnungen zu schulden kommen lassen, und waren unbefugter Weise „bei Tage und bei Nacht“ auf die Schiffe im Hafen gegangen, „was, wegen der bei sich habenden brennenden Lunten höchst gefährlich erschien.“ Einige Herren Aelterleute, die zugleich Vorsteher der Seefahrt waren, hatten dem Commandanten in der Burg darüber Vorstellungen machen lassen, und ihn ersucht „daß er eine gute Ordre stellen und das Benehmen der Soldaten inhibiren solle.“ Das darüber abgefaßte Beschwerdeschreiben scheint nicht die rechten Wege gewandert und etwas zu direkt von den Elterleuten an den Commandanten, gleichsam, als ein Befehl der Aelterleute und Seefahrtsvorsteher an das Militair, gelangt zu sein. Das nahm nun der damals präsidirende Herr Bürgermeister, als er davon Kunde bekam, als eine Anmaßung und einen Eingriff auf, „wurde, nachdem er jene Schrift gelesen voll Unmuths,“ und schien auf so bedenkliche Maaßregeln zu sinnen, daß einige Aelterleute, die auch Vorsteher der Seefahrt waren, committirt wurden, dem Bürgermeister aufzuwarten, und sich bei ihm zu entschuldigen, „damit die Herren Aelterleute

aus diesem Verdachte beim Hochweisen Rathe wieder herauskommen möchten," *) was auch gelungen zu sein scheint.

Vermuthlich fühlte sich die Seefahrt durch dergleichen und andere Unannehmlichkeiten bewogen, im Jahre 1679 nach Ablauf der Pachtzeit nicht wieder unter den Concurrenten aufzutreten. Wenigstens erklärte der damalige Pachter des Hafens, Heinrich Löscher, vor den Hafenherren, daß er ganz auf eigene Rechnung handele. Auch verschwindet seit dem die Vegesacker Hafenangelegenheit völlig aus den Protokollen des Hauses.

Vielleicht hielt man den Besitz des Hafens auch deßwegen nun schon nicht mehr für so wichtig, da bereits die Bremer Schiffer längst angefangen hatten, sich mit ihrer Winterlage dem neu aufblühenden Hafen bei Brake zuzuwenden. Das Haus Seefahrt, dem Bremen und Vegesack die Begründung und Einrichtung ihres Hafens hauptsächlich verdankten, trat für die Folgezeit nun ganz außer Verbindung mit ihm, und diejenigen Differenzen, welche nachher (1684) das Collegium Seniorum mit dem Rathe über den Hafen hatte, berührten unser Institut dann so wenig, daß wir sie in einer Geschichte desselben mit Stillschweigen übergehen können.

*) Protokolle der Seefahrt.

# X.

## Wie in der Seefahrt für die Christensklaven bei den Barbaresken gesorgt wird seit 1642.

Anordnungen in der Seefahrt gegen Seeräuber. — Wie Bremer zuerst in Türkische Gefangenschaft gerathen. — Algierische Kaper vor der Weser und Elbe. — Anstalten in Hamburg. — Endliche Schicksale der „Sklaven-Casse" der Seefahrt.

---

Von Anfang herein hatten die Bremer Schiffer-Gesellschaft und ihr Haus Seefahrt ihre Aufmerksamkeit und Hülfe auch den Gefahren und Unglücksfällen zugewendet, die den Seefahrern durch Piraten bereitet werden möchten.

Schon in dem alten Stiftungsbriefe der Seefahrt vom Jahre 1545 wird bestimmt, daß auch diejenigen, die „von den Feinden und Freibeutern verdorben und schimpfirt würden" oder sonst durch sie in Nachtheil und Nothdurft kommen könnten, unterstützt werden sollten.

Auch bei der im Jahre 1575 im Hause Seefahrt beliebten allgemeinen „Schiffs-Ordnung" wurden wieder, wie ich im vierten Capitel zeigte, mehre Bestimmungen getroffen über die Pflichten der Matrosen zur Vertheidigung der Schiffe gegen Piraten und über die Art und Weise, wie man für die sorgen wollte, die dabei in Unglück geriethen.

Im sechszehnten Jahrhundert hatten die Bremer es meistens mit Friesischen Freibeutern zu thun, obgleich die Nordsee zu

Zeiten auch von Schottischen, Dänischen und anderen Feinden geplagt war. Im Anfange des 17. Jahrhunderts, nachdem die seeräuberischen Friesen im Lande Wursten und anderswo unterwürfig gemacht worden waren, hatte der offene Seeraub in den der Weser benachbarten Gewässern so ziemlich aufgehört.

Dagegen hatten die Bremer begonnen, entferntere Erdgegenden, die Häfen der Pyrenäischen Halbinsel und die Küsten des Mittelländischen Meeres, häufiger zu besuchen. Dort wurde, seitdem ganz Nordafrika von den Türken erobert war, d. h. seit dem letzten Viertel des 17. Jahrhunderts, die Seeräuberei als ein endloser Krieg der Muhamedaner gegen alle christlichen Schiffer ganz systematisch und ununterbrochen betrieben. Es entstanden damals unter der Anführung halbsouverainer türkischer Paschas die sogenannten Raubstaaten, die bis auf unsere Zeit ihr grausames Gewerbe fortsetzten. Sie machten sich allmählich mehrere der europäischen Staaten tributpflichtig, schlossen mit ihnen Tractate ab, durch welche sich dieselben verpflichteten, jährliche Summen zu zahlen, und sich so den Frieden zu erkaufen. Manche zur See Mächtige, Holländer, Engländer ꝛc., straften auch zu Zeiten die Afrikanischen Piraten und zwangen sie zum Frieden. Die Unterthanen derjenigen Staaten, welche solche Verträge nicht abschließen und mit ihrer Kriegsflotte nicht aufrecht erhalten konnten, wurden, wenn sie den Afrikanern in die Hände fielen, in eine harte Sklaverei geschleppt und wollte man sie befreien, so mußten dann in jedem einzelnen Falle Verhandlungen über die Loskaufungssumme eintreten.

Da die Hansestädte zu den schutzlosen Nationen gehörten, so ereignete es sich immer dann und wann, daß einige ihrer Bürger in Türkische Gefangenschaft geriethen. In Hamburg wurden schon im Jahre 1624 von Seiten des Staats Vorkehrungen für solche Fälle getroffen und eine öffentliche Sklavencasse zur Ranzionirung von Hamburgern begründet. Diesem Beispiele folgte auch Lübeck, wo auf Betrieb der Bürgerschaft

im Jahre 1629 „eine Sklavencasse zur Loskaufung der in der Gefangenschaft der Barbaresken gerathenen Seeleute“ errichtet und auf den Ertrag einer allen Lübecker Schiffern zugemutheten Abgabe angewiesen wurde.

In Bremen ist es trotz vielfachen Anregungen nie zu einem öffentlichen Institute dieser Art gekommen. Der Staat überließ es hier den Privatbestrebungen des Hauses Seefahrt und des Collegiums der kaufmännischen Aelterleute, den beiden Hauptvertretern des Handels und der Schifffahrt, bei Ranzionirungs-Angelegenheiten einzuschreiten.

Einzelne Fälle, in denen arme Leute, die bei den Türken in Afrika gelitten hatten, mit kleinen Summen vom Hause Seefahrt unterstützt wurden, finde ich schon in den Protokollen der Gesellschaft aus dem Anfange des 17. Jahrhunderts erwähnt. So wurden ein Mal am 21. Sept. 1629 „einer Edelfruwen, so in der Türkei gefangen geseten, um Gotteswillen 28 Grote“ mitgetheilt, — ein ander Mal „einem Manne, so in der Türkei gefangen gesessen, laut kaiserlichem Patent, 36 Grote verehret.“

Den ersten Fall einer Bremischen Ranzionirungssache finde ich in den Protokollbüchern der Seefahrt beim Jahre 1642 angemerkt. Ein Bremer Bürger, Namens Diedrich Röver war in die Hände der Türken gefallen, hatte etliche Jahre „in der Barbarei“ als Sklave geschmachtet, war dann von dort „an einen Juden in Legorn (Livorno) verkauft und dieser Jude verlangte nun für seine Freilassung den Kostenersatz. Die Herrn von der Seefahrt brachten „eine freiwillige Verehrung“ zu seiner Ranzionirung dar und sandten die zusammengebrachte Summe von 349 Thalern an einen Banquier in Amsterdam, bei dem sie deponirt wurde und den man beauftragte, die Unterhandlungen mit dem Juden zu leiten. Der letztere verlangte indeß einen höhern Preis, und ehe man darüber einig werden konnte, starb der arme „Röver“ in seiner Gefangenschaft, worauf die Vorsteher der Seefahrt es für gut fanden, das Capital aus

Amsterdam zurückzuziehen, es bei sich verzinslich anzulegen, und daraus einen „Fond zu einer Sklavencasse zu bilden, damit, wenn etwa von Bremer Bürgern oder deren Kindern Einem das Unglück der türkischen Gefangenschaft zustoßen sollte, die Gelder zu deren Erledigung möchten angewandt werden."

Etliche Zeit nach der Bildung dieser Casse, im Jahre 1677, kam ein ähnlicher Fall vor, der wieder die Beihülfe der Seefahrt nöthig machte. Das Haus gab aus seiner Casse eine Summe her „zur Erlösung von fünf Bremischen Christensklaven, die mit Magnus Detjen gefahren." Es scheint darnach, daß damals ein Bremer Schiff mit seiner gesammten Mannschaft in die Hände der Türken gerathen war. Vielleicht kamen dabei die übrigen Leute um, oder starben in der Sklaverei und nur die „fünfe" konnte man noch retten. Die kleine Summe, welche die Seefahrt hergab, mochte zu ihrer Befreiung wohl nicht allein hinreichen. Aber wahrscheinlich setzten sich damals, wie bei ähnlichen Gelegenheiten auch die Aelterleute in Bewegung. Wie der schließliche Erfolg dieser Sache gewesen, ist aus den Protokollen nicht ersichtlich. Doch wurde auch im Jahre 1683 wieder eine kleine Summe „zur Erlösung von Ard. Stüver aus der Türkei" bewilligt.

Bald nach dieser Zeit, im Jahre 1687, erschienen tollkühne Algierische Kaper in den nördlichen Gewässern, im Canal, ja einige dieser Afrikanischen Raubschiffe ließen sich sogar bei Helgoland vor den Mündungen der Elbe und Weser blicken. In Bremen und Hamburg war natürlich Angst und Alarm. Dennoch geschah hier nichts Erkleckliches zur Abwehr und Hülfe. Freilich verschwanden die Seeräuber alsbald wieder vor einigen gegen sie ausgesandten Dänischen und Holländischen Kriegsschiffen.*)

*) Siehe Duntze Geschichte der freien Stadt Bremen. Theil IV. Seite 286.

Im Jahre 1709 wurden zwei Bremer Schiffe „von französischen Kapern genommen und wieder ranzionieret“. Die Seefahrt erließ den Capitänen die Einzahlung ihrer Reisegelder. Ob sie auch sonst bei ihrer „Ranzionirung“ hülfreiche Hand leistete, ist nicht ersichtlich.

Da der Handel Bremens mit den Mittelmeer-Ländern im Laufe des 18. Jahrhunderts immer lebhafter und die Gefahr von Seiten der Raubstaaten daher stets bedenklicher wurde, so mochte schon lange unter den Kaufleuten und Schiffern der Wunsch ausgesprochen sein, daß man diesem Uebel durch Organisirung einer allgemeinen städtischen Sklavencasse aus gemeinsamen und Staatsmitteln, wie Hamburg und Lübeck sie längst besaßen, begegnen möchte. Im Jahre 1747 übergab eine Witwe Wienholz dem Hause Seefahrt „einige Hundert Thaler“ mit der Bestimmung, „daß wenn über kurz oder lang, allhier in Bremen, eine Sklavencasse errichtet werden würde, jene Summe an diese Casse gehen sollte, einstweilen aber die Zinsen für die Armen der Seefahrt verwandt werden dürften“.

Wieder im Jahre 1755 machte der Bürgermeister Mindemann den Vorschlag zur Errichtung einer öffentlichen Sklavencasse. Er schlug vor, wie ich unten umständlicher zu erzählen Gelegenheit finden werde, die kostspielige große Seefahrts-Mahlzeit abzuschaffen, und die dadurch gesparten Gelder für ein solches Institut zu verwenden.

Allein, so dringend die Aufforderung dazu sein mochte, so kam es doch in Bremen, wie gesagt, nie zur Begründung einer Staats-Sklavencasse.

Als daher im Jahre 1798 wiederum ein Bremisches Schiff „die Elisabeth“ mit seinem Capitain Hermann Vägels und seiner ganzen Mannschaft in Marrokkanische Gefangenschaft gerieth, war auch die Lösung dieses Knotens wieder den Anstrengungen der Privatthätigkeit der Kaufleute und Schiffer überlassen. Die Interessenten des Schiffes subscribirten zur Befreiung ihrer Leute eine Summe, und die Vorsteher und

Aeltesten des Hauses Seefahrt empfahlen „die bedauernswürdigen Gefangenen, die nun in barbarischer Sklaverei schmachteten, dem Mitleiden und der Hülfe ihrer Mitbürger.“

Sie stellten sich an die Spitze einer allgemeinen Subscription unter den Kaufleuten und Schiffern. Es wurden 8000 Thaler zusammengebracht, und die Loskaufung eingeleitet. Zugleich beschloß auch das Haus, den Frauen der gefangenen Matrosen und ihres Capitains eine außerordentliche Unterstützung aus den Seefahrtsgeldern sofort zukommen zu lassen.

Es scheint indeß auch mit diesem Capitale gegangen zu sein, wie mit frühern zu demselben Zwecke zusammengebrachten Summen. Die Gefangenen verstarben oder gingen sonst verloren, ehe man mit ihren despotischen Herren über die Loskaufung einig werden konnte. Die 8000 Thaler blieben in den Händen der Seefahrt. Mit Bewilligung der auf Rückzahlung verzichtenden Subscribenten legte man sie auf Zinsen, und bildete daraus wieder eine „Sklavencasse für zukünftige etwa eintretende Fälle“. Die Zinsen des Capitals aber scheint man, da diese Fälle sich nicht gleich wiederholten, von Zeit zu Zeit zu andern wohlthätigen Zwecken verwandt zu haben. Wenigstens finde ich es einmal angemerkt, daß im Jahre 1809 brodlosen Schiffern eine Anleihe „aus den Zinsen der Sklavengelder“ bewilligt wurde. In der Regel schlug man die Zinsen indeß zum Capital und dieses verdoppelte sich daher bald.

Schon im Jahre 1820 scheinen einige Mitglieder der Seefahrt auf eine anderweitige Verfügung über die „Sklavengelder“ angetragen zu haben, vermuthlich weil in den damaligen gefahrlosen Zeiten eine solche Casse überflüssig schien. Doch wurde zur Zeit beschlossen, die Sache noch „bis dreißig Jahre nach der Sammlung (nach 1799) auf sich beruhen und in statu quo zu lassen“. Als aber endlich in Folge der Eroberung Algiers durch die Franzosen und in Folge anderer politischer Ereignisse (nach 1830) die Barbaresken-Staaten ziemlich

unschädlich gemacht und der Handel nach dem Mittelmeere von dieser Seite gefahrloser wurde, da beschloß man im Jahre 1838 im Hause Seefahrt die Sklavencasse ganz aufzuheben und die in derselben vorhandenen Gelder (nun ca. 18,000 Thaler) der allgemeinen Seefahrtscasse einzuverleiben.

Auf ganz analoge Weise hatte sich auch beim Collegium der Aelterleute schon im Jahre 1748 eine Sklavencasse gebildet. Und da dieselbe sich ganz ähnlich entwickelte, wie die seit 1799 bei dem Hause Seefahrt begründete und zugleich auch am Ende diesem Hause selber zufiel, so mag ich ihre Geschichte hier mit zwei Worten geben. *)

Einige Zeit vor 1748 war ein Bremer Capitän, Melchior Stengrafe, „in die Sklaverei der Barbaresken“ gerathen. Man hatte in der Stadt für ihn gesammelt, seine Ranzionirung, wie es scheint, bewirkt, und dabei einen Ueberschuß von 402 Thaler behalten. Dieses kleine Capital wurde mit Bewilligung der Interessenten dem Collegium der Aelterleute übergeben, um dasselbe nebst den daraus erwachsenden Zinsen aufzubewahren, „damit Beides zu einem Grundsatze dienen könnte, wenn eine Sklavencasse errichtet werden sollte.“ Das Collegium der Aelterleute kam nicht in den Fall, dieses Capital anzugreifen, ließ die Zinsen auflaufen und führte über diese seine „Sklavencasse“ ein eigenes Buch. Im Jahre 1839, als das Capital zu einer Summe von ca. 4400 Thaler angewachsen, entschloß man sich, die Zinsen davon, etwa 100 Thaler, zu anderweitigen wohlthätigen Zwecken zu verwenden, „weil in Folge der veränderten Verhältnisse die Schifffahrt im Mittelländischen Meere gegen Seeräuberei nun gesichert scheine“. Man bewilligte daher jene Zinsen der aus dem Hause Seefahrt hervorgegangenen „Seeschiffer-Wittwencasse zur kopfweisen Vertheilung an ihre Mitglieder“. — Endlich aber, im Jahre 1851, verlieh man das

*) Nach auf dem Schütting aufbewahrten Dokumenten.

ganze Capital dem Hause Seefahrt, um dasselbe bei dem Bau neuer Prövenwohnungen für die Schiffer (seines sogenannten „Seefahrts-Hofs") zu unterstützen. Um ganz vorsichtig zu verfahren, und „weil es doch immer noch möglich sei, daß die Türkische Seeräuberei im Mittelmeer wieder aufleben könne", machte man dem Hause nicht geradezu ein Geschenk mit der Summe, lieh es ihm aber zu $^1/_4$ pCt. Zinsen.

Und hiermit hörte denn die Thätigkeit sowohl des Collegiums der Aelterleute als auch des Hauses Seefahrt in dieser Richtung völlig auf.

## XI.

# Wie die Seefahrt im Jahre 1663 sich ein neues Haus baut, und Schilderung dieses Gebäudes.

Bau mehrer Gebäude in Bremen nach Beendigung des 30jährigen Krieges. — Der Senat bewilligt der Seefahrt zu ihrem Hausbau ein Paar alte Mauerthürme. — Schilderung des Gebäudes. — Die alten Baurechnungen. — Die Inschrift vor dem Eintritt: Navigare necesse est, vivere non est necesse. — Die Hausdiele und ihre Curiositäten. — Das Kriegsschiff-Modell der Aelterleute. — Die Silberkammer. — Der Becherdiebstahl. — Die kleine Herrenstube. — Das Porträt des sogenannten „Fondators" der Seefahrt. — Die „Altemanns-Dönse." — Die große Herrenstube und ihre Gedenktafeln. — Das Portal des Gehösts und seine Embleme. —

---

Ich sagte oben, daß das Haus, welches die Seefahrt im Jahre 1561 in der Hutfilterstraße kaufte, obwohl es der Verkäufer, Herr von Sandbeke in seinen Briefschaften wiederholt „myn nyet Hus" genannt habe, doch vermuthlich weder sehr solide noch sehr bequem gewesen sei. Denn Klagen über seine Unzulänglichkeit und Hinfälligkeit wurden schon nach wenigen Jahrzehnten laut.

Bereits im Anfange des 17. Jahrhunderts findet sich in einer Vorstellung an den Senat von Seiten der Vorsteher der Seefahrt der Wunsch ausgesprochen, daß man ihnen zur Herstellung „einer besseren und bequemeren Herberge hülfreiche Hand verleihen wolle." *)

*) S. die Supplik an den Senat in Bezug auf den Hafen bei Vegesack vom 25. Januar 1620, im Bremer Staatsarchive T. 6. m. 5.

Doch blieb dieß während der bald folgenden Periode des dreißigjährigen Krieges ein frommer Wunsch. In diesen traurigen und beschwerlichen Zeiten, in denen ohnedieß die Seefahrt fast alle ihre disponiblen Gelder auf den Bau und die Unterhaltung des Hafens von Vegesack verwandte, konnte nichts geschehen, als das bisherige Gebäude, „das gar alt, verrottet und baufällig geworden war, mit Stützen und Pfählen so viel, wie möglich zu erhalten."

Endlich bei und nach Beendigung jenes Krieges, als nun auch sonst so mancherlei andere Bauwerke in Bremen aufgeführt und neue Stiftungen begründet wurden (z. B. im Jahre 1646 die Stadtbibliothek, im Jahre 1650 das Zucht- und Werkhaus, im Jahre 1663 mehre Brücken und Stadtthore bei Stephani, beim Bunten- und Hohenthore,) da machte man auch in der Seefahrt ernstliche Anstalten „zur Aufführung einer neuen Herberge." Vielleicht hatte man auch bei dem wiederauflebenden Verkehre nach 1648 aus dem Hafen Vegesack bessern Gewinn gezogen.

Im Jahre 1661 ließen sich die Vorsteher der Seefahrt Pläne zu einem Hause vorlegen. Das alte Haus, „das nun sogar augenscheinliche Gefahr drohte," wollte man ganz herunter nehmen und ein völlig neues auf eine bequemere Art aufrichten. Das erforderte nun zwar „ein Großes an schweren Spesen, Materialien und Arbeitslohn, und nicht geringe Sorge und Mühe," und man hätte deßwegen auch gern den Beistand des Staates in Anspruch genommen.

„In Anbetracht," so drücken sich hierüber die Vorsteher des Hauses Seefahrt in einer Angabe an den Senat, aus, „daß ein solches Gebäude zur Zierrath, Ehre und Ruhm der guten Stadt Bremen gereichen, und auf Beförderung des unentbehrlichen Commercii, so wie auf Erhaltung der dazu hochnöthigen Schifffahrt, gerichtet sein würde, hätten sie auch wohl das Recht gehabt, zur Facilitirung und bessern Aufführung eines solchen Gebäudes, den Senat um einigen Succurs und

Beistand zu ersuchen. Weil ihnen aber der Zustand des Aerarii Publici selbst bekannt genug sei, so wollten sie sich damit keine sonderliche Hoffnung machen". Sie wollten ihren Bau ganz aus eigenen Mitteln bestreiten und stellten an den Senat bloß das Supplicatum, daß er ihnen bei dem beschlossenen Um- und Neubau gewisse Mauern, Thürme und Befestigungswerke der Stadt oder doch eine Partie der alten festen bei dieser Gelegenheit ausfallenden Steine bewilligen wolle.

„Wenn die Edlen, Vesten, Hochgelahrten, Großachtbaren, Wohlweisen und Hochgünstigen Herren auf diese Weise das Armenhaus in seiner Indigents subleviren und das löbliche Gnadenwerk verüben wollten, so würde man solches zu rühmen, unterdienstlich dafür zu danken und mit mögsamem Dienste und andächtigem Gebette hinwieder anzuerkennen und zu demeriren sich ämsichlich befleißigen und ohne aufhören auch Andere dazu anmahnen."

Der Senat beschloß hierauf in pleno, „daß der Armen Seefahrt die beiden Thürme an der Anscharii Brücke, jedoch ohne das Eisenwerk, geschenkt sein sollten, solcher Gestalt, daß die Seefahrt dieselben auf ihre eigenen Kosten abbrechen und die Mauersteine zu ihrem Behufe dazu gebrauchen möge". *)

Aus diesen Materialien baute man alsdann ein solides, hohes, plumpes und ziemlich wunderlich mitten zwischen seinen Nachbarhäusern verstecktes Gebäude, das sich noch heutzutage in seinen äußern Umrissen ungefähr ebenso darstellt, wie es vor 200 Jahren aufgeführt wurde, obgleich es in seinem Innern allerdings einige Umwandlungen erfahren hat. Ich will es hier versuchen, eine Schilderung des Gebäudes, wie es sich jetzt darstellt, zu entwerfen, und dabei so viel als möglich, das Alte von dem Neuen zu unterscheiden trachten. **)

*) S. die Dokumente darüber auf dem Staats-Archiv in T. 4. m. 5.

**) Genaue Schilderungen des alten Baues fehlen gänzlich. Doch fand ich unter den Seefahrtspapieren ein Paar Bruchstücke von den 1661 eingereichten Rissen und einige Baurechnungen.

Wie viel von der Subſtruktion und den Grundmauern des alten Sandbeck'ſchen Hauſes bei dem Neubau noch conſervirt wurde, vermag ich nicht zu beſtimmen. Das, was man zu Stande brachte, ſah nach unſern Begriffen weniger einem Milden Stifte, als einem hohen Korn- oder Waarenhauſe gleich. Wie auch die Privatwohnhäuſer damaliger Zeit, ſo hatte ebenfalls das neue Seefahrtsgebäude einen großen Dielenraum, kleine Zimmer, und eine Menge Böden unter einem mächtigen Dache. Ohne Zweifel hatte man dem Geiſte der Zeit gemäß von vornherein darauf gedacht, mit dieſen Räumen zu ſpeculiren, und ſie zum Vortheile der Anſtalt zu Waarenniederlagen zu verpachten. Dann wollte man ein Paar etwas größere Stuben für die General-Verſammlungen der Schiffer, die Feſtlichkeiten der Geſellſchaft und für den wöchentlichen Gottesdienſt der armen Seeleute haben. Dieſe letzteren ſollten auch in dem „Großen Hauſe“ gar nicht wohnen, ſondern wurden wie zuvor und wie ſie es noch jetzt ſind in kleine „Buden“ oder Nebenhäuſer auf dem Gehöfte einquartirt. Für den Hausverwalter oder Oekonomen mußte man aber natürlich in dem Haupthauſe eine Vorkehrung treffen.

Das Veſtibul oder die hohe „Diele“ des Hauſes bekam nach der uralten Einrichtung unſerer Niederſächſiſchen Bauernhäuſer auf beiden Seiten eine Thür, die eine „nach dem Schützenwalle,“ die andere „nach der Hutfilterſtraße“ zu, und da dieſe letztere die vornehmere Straße war, ſo wurde ihre Thür auch die geſchmücktere. Sie erhielt auswärts ſteinerne Pfeiler und einen breiten Bogen. Ueber dem Bogen wurden, wie ſich der dazu engagirte Steinmetz „Meiſter Holwehls“ in ſeinen darüber noch vorhandenen Rechnungen, ausdrückt „ſchöne Kronemente“ (Skulpturen) in die Mauer geſetzt, die eine Pyramide von „Schiltſtücken“ (gemeißelten Wappen) umgaben, und über denen ein Schiff auf ſteinernen Wogen ſegelte, wie man dieß noch heutzutage Alles ſehen kann. Auf dem Spiegel dieſes Schiffes lieſet man

noch jetzt deutlich den Namen „Emilia.“ Vielleicht war diese „Emilia“ eine damals berühmte Bremer „Smack“ oder „Kraffeele.“ Das Ganze wird von einem dicken Sonnenball aus Eisen gekrönt, aus dem nach allen Seiten lange auf dem Ambos geschmiedete Strahlen hervorstarren. Anfänglich war diese Sonne vermuthlich vergoldet. Doch hat man sie im Laufe der Zeiten durch einen Ueberzug schwarzer Farbe einer immensen Bombe ähnlich gemacht.

Auf der Front trägt das Portal die berühmte Inschrift: „Navigare necesse est, vivere non est necesse“ (die Schifffahrt ist nothwendig, unser Leben Nebensache!) Die in diesen Worten ausgesprochene Idee ist wohl so alt, wie Schifffahrt und Philosophie. Aber der berühmte Römer Pompejus soll sie zum ersten Male pikant und geistreich ausgesprochen und gut angewandt haben. Plutarch erzählt, daß es im 697. Jahre der Erbauung Roms gewesen sei, als die Bevölkerung der Stadt von einer großen Hungersnoth gelitten habe. Pompejus, vom Senate beauftragt, sollte ihr von Afrika her Getreide zuführen. Als die beladenen Schiffe zum Absegeln bereit waren, zögerten die Schiffer, die das eingetretene stürmische Wetter erschreckte, zu fahren. Pompejus aber sprang selbst kühn in eines der nächsten Fahrzeuge, und ließ auf der Stelle die Segel aufhissen, indem er die um ihr Leben besorgten Leute, wie Nelson vor der Schlacht von Trafalgar an ihre Pflicht erinnerte und ihnen zurief: „Das Segeln ist des Schiffers Aufgabe, sein Leben muß er dabei riskiren.“ — Diese treffende Worte des Pompejus und seine kühne, der Stadt Rom wohlthätige That, mochten bei den Römern so berühmt werden, wie bei den Engländern Nelson's: „England expects every man to do his duty!“ — Vielleicht wurde die Phrase historisch und sprichwörtlich und manche römische Schrifisteller mochten sie wiederholen. Unter andern soll sie auch in den Werken des satyrischen Dichters Petronius, der zu Kaiser Nero's Zeiten lebte,

wieder vorkommen.*) Im besagten Plutarch, der Griechisch schrieb, lautet sie so: „πλεῖν ἀνάγκη, ζῆν οὐκ ἀνάγκη". Die Erbauer unseres Hauses Seefahrt oder die Gelehrten, welche sie um eine passende Inschrift für ihr Haus baten, mögen sie aus den Lateinschen Uebersetzungen des Plutarch's genommen haben, deren im 16. und 17. Jahrhunderte mehre erschienen, und in deren einer, die von dem berühmten Gelehrten Xylander herrührt, die Worte buchstäblich so stehen, wie vor unserem Hause.**)

So vortrefflich und beherzigenswerth die in dem schönen Worte des Pompejus enthaltene Lehre für aktive Schiffer ist, so scheint sie doch auf ein bloßes Armenhaus sehr wenig zu passen. Denn der Zuruf, daß ihr Leben nichts sei und daß sie es todesmuthig für das Heil der Menschheit in die Schanze schlagen sollen. möchte wohl bei den alten Invaliden und Witwen, die hier ihre letzten Jahre in sorgenloser Ruhe und Pflege zuzubringen denken, wenig Anklang finden. Daß man sie dennoch vor dieses Haus setzte, beweist daher eben wieder, daß wir hier nicht ein bloßes Armenhaus vor uns haben, daß es vielmehr auch ein Gilde- und Bruderhaus der Schiffer ist, und daß den Erbauern dabei eben dieſe Bedeutung vorschwebte. Die Vorsteher und Mitglieder des Hauses

---

*) Dies sagt unter Anderen der Bremische Senator Deneken in einer kleinen Abhandlung über diesen Gegenstand. Siehe dieselbe im „Bremer Bürgerfreund" vom 24. November 1836. Auch Wieland hat eine kleine kurze Abhandlung über den Spruch des Pompejus geschrieben. Siehe Wieland's Sämmtliche Werke. Leipzig bei Göschen. 1826. Bd. 48. S. 224.

**) Ein verehrter Freund von mir, Herr Professor Hertzberg, hatte die große Güte, auf meine Bitte, Nachforschungen über diesen Punkt anzustellen und mir die oben gegebenen Nachweise über den Ursprung des berühmten Spruchs mitzutheilen. Aus der Fülle seiner Gelehrsamkeit und seines Geistes kamen bei dieser Gelegenheit noch so manche andere den in Frage stehenden Punkt betreffende Dinge zu Tage, die ich hier nicht alle zu benutzen wagte, die aber von meinem gelehrten Freunde selbst zu einer kleinen Abhandlung verarbeitet und zusammengestellt zu sehen, mancher meiner lieben Landsleute gewiß begierig sein würde.

haben daher auch bei ihren jährlichen Festlichkeiten und bei ihren Toasten und Reden, häufig Gelegenheit genommen den Spruch zu commentiren und zuweilen sogar ihre Gedanken darüber in den Protokollen zu verzeichnen.

Auch für die zweite oder Hinterthür, hat „Meister Holwehls", wie ich aus seinen Rechnungen sehe, etwas für „steinerne Gesprenge" und „Pieler" in Rechnung gebracht, doch hat sie keine solche Allongen-Perücke von „Kronemneten und Schiltstücken." Da beide Thüren gewöhnlich offen gelassen wurden, so benutzte sie von jeher das Bremer Publikum zur Passage von einer Straße in die andere über die Gehöfte und die Diele des Seefahrtshauses, was die Gesellschaft, ohne jedoch eine beschwerliche Servitut daraus werden zu lassen, bisher geduldet hat.

Die hohe „Diele" geht nach Art der alten Bremer Kaufmannshäuser durch beide Etagen des Gebäudes und in sie blicken und münden von beiden Seiten die Fenster und Thüren der verschiedenen Gemächer die von ihr zum Theil ihr Licht empfangen. Nach außen bekam diese Diele einen solchen Reichthum von Fenstern, wie sie bei den alten Bremer Häusern gewöhnlich sind. Im Jahre 1663 waren es aus unzähligen in Blei eingelassenen Scheiben bestehende Fensterwände. Ein furchtbares Hagelwetter, das in den Protokollen des Hauses erwähnt wird, zerstörte diese alten Scheiben und im Jahre 1749 schenkten die sämmtlichen Schiffer von Bremen ihrem Stiftshause neue Fenster, auf denen sie das Wappen der Seefahrt (ein Anker mit andern Attributen) schön ausmalen ließen. Als später im 19. Jahrhundert diese Gläser wiederum durch andere ersetzt werden mußten, conservirte man jedoch jenes Bild, auf dem man noch jetzt die Inschrift lieset: „Diese Fenster sind von der sämmtlichen Schifferbrüderschaft an das Haus Seefahrt verehrt 1749." —

Im Laufe der Zeiten sind von verschiedenen Seiten noch andere Geschenke zum Schmucke der Hausdiele eingelaufen. An

den Wänden hangen verblichene Oelgemälde, welche die furchtbaren Seeschlachten der Tromp's und de Ruyter's mit den Admiralen Cromwell's darstellen. Es waren dieß Ereignisse, die damals die Welt eben so in Erstaunen setzten, wie uns jetzt die Gefechte der Monitor's und Merrimac's. Zuweilen brachten auch die Schiffskapitäne ein Krokodill, oder einen Haifisch, oder ein Paar Riesen-Muscheln, oder ein Kriegswerkzeug wilder Indianer oder das lederne Canoe eines Grönländers oder andere Curiosa mit, die sie für die Halle ihrer „Seefahrt," wie Trophäen für einen Tempel bestimmten. Auch das Collegium der Bremer Aelterleute rettete hierher in der französischen Zeit und schenkte nachträglich dem Hause Seefahrt eines seiner beiden großen vollständig aufgetakelten Kriegsschiffs-Modelle, die seit alten Zeiten in der Vorhalle des „Schüttings" (des Gildehauses der Kaufleute) hingen.

Alle diese Dinge schweben an langen dicken Ketten hangend in den Räumen des Hauses, wie die Kronleuchter in einer Kirche, in buntem Gemisch, ein wunderliches aber nicht übel herpassendes Museum von fremdländischen Raritäten und oceanischen Souvenirs.

Jenes Schiffsmodell der Aelterleute hat sogar einige historische Bedeutung für die Stadt. Es mag in der Hauptsache eins der alten Bremer Kriegsschiffe darstellen, wie sie im 17. und 18. Jahrhunderte im Dienste des Staates die Weser bewachten. Die bis in die kleinsten Details zeitgemäß ausgeführte Bemastung, Besegelung und Takelage desselben ist selbst schon eine interessante Antiquität und so eigenthümlich und complicirt, daß ein heutiger Matrose, den man in seine Raaen hinaufschicken würde, sich in dem Labyrinthe nicht mehr zurecht finden könnte. Auf dem Spiegel des Schiffes findet sich ein Adler mit dem Bremer Schlüssel und die Inschrift: „Anno 1650. Johan Swarting." Ich weiß nicht, ob sie auf den Namen des Kriegschiffs oder auf einen Bremischen Marine-Commandeur oder auf den Erbauer des Modells hindeutet. Die zahlreichen

messingenen Kanonen des Schiffs sind einen Schuh lang und können geladen und abgeschossen werden. Die ehemaligen Eigenthümer dieses Kanonier-Apparats, die Aelterleute der Bremer Kaufmannschaft, benutzten ihn in früheren Zeiten bei Feierlichkeiten und Gastgelagen zu Festschüssen. Sie besaßen noch ein zweites, dem in der Seefahrt aufgehängten ganz ähnliches Schiff. Wenn die Herren Aelterleute dinirten, wurden die Fenster des Schüttings geöffnet. Bei jedem Schiffe waren zwei Canonire in alterthümlichen Costüme angestellt, die dann, wenn drinnen Toaste ausgebracht wurden, tapfer auf den Markt hinausfeuerten. Manche behaupten, daß sogar der Name des kaufmännischen Gildehauses des „Schüttings" von den Kanonaden aus den Breitseiten dieser Schiffe seinen Namen empfangen habe; und gleichsam so viel als: das Schießhaus, bedeute.*)

Eine alte Wendeltreppe aus Eichenholz führet aus der Halle des Hauses zu den obern Räumen hinauf. Am Fuße dieser Treppe ist eine mit eisernen Ringen gestärkte Geldbüchse befestigt, welche der Inschrift zufolge im Jahre 1659 gemacht wurde und demnach noch aus dem alten Sandbek'schen Hause stammen müßte. Sie ist mit dem Spruche geschmückt: „Bedenket Lazaro und die Armen, so wird sich Gott über Euch erbarmen," und fordert jeden Besucher dieser curiosen Halle auf, sein Scherflein beizutragen.

Auf der einen Seite des eben beschriebenen Hausraumes liegen nun die Zimmer des „Verwalters" oder wie er im vorigen Jahrhunderte genannt wurde des „Bedienten" des Hauses. Sie sind klein, wie die Cajüten eines Schiffes, zuvörderst ein freundliches Wohnstübchen, das in den Vorhof und Garten des Hauses hinausblickt, daneben die Küche, die ungefähr dieselbe centrale Position in dem Ganzen einnimmt, wie in unsern Niedersächsischen Bauernhäusern und darüber eine Reihe niedriger

*) Siehe Bremisch Niedersächsisches Wörterbuch unter dem Artikel „schüten" (schießen).

mit zahlreichen Fenstern versehener Schlafgemächer und Nebenstuben. In diesem Quartiere succedirte nun seit 200 Jahren ein guter alter ausgedienter nach Ruhe verlangender Seemann dem andern. Die Besetzung des Postens wechselt nicht oft, da er unter den Schiffscapitänen beliebt ist, und da fast jeder, der ihn ein Mal bekam, ihn gern bis an sein Lebensende behielt. Einem schon in der Mitte des 16. Jahrhunderts abgefaßten Reglement gemäß nahm man von jeher dazu einen durch seinen ehrenhaften und zugleich sanften Charakter ausgezeichneten Capitän. Die Oberalten und 22 Aeltesten des Hauses haben die nächsten Ansprüche darauf. Ueber die Pflichten seines Amtes sind zu verschiedenen Zeiten Anordnungen getroffen, und es sind noch mehre Formulare des von ihm zu leistenden Eides vorhanden, z. B. eines von 1779, ein anderes von 1819. Darnach, so wie nach den neuesten für ihn aufgesetzten Instruktionen hat der Hausverwalter nicht nur die Oberaufsicht über die ganze Ordnung und Instandhaltung der Gebäude, sondern auch die Verwaltung eines Theiles der Finanzen der Anstalt. Er hat darauf zu sehen, daß jeder von Bremen fahrende Schiffer eine Armenbüchse mitbekomme, um darin auf seiner Reise gelegentliche Almosen und Gaben zu sammeln, und hat eben so auch in der Stadt an gewissen öffentlichen Orten Armenbüchsen zu vertheilen, zu beaufsichtigen und den Inhalt derselben von Zeit zu Zeit zu leeren. Er ist auch verpflichtet mehre andre kleine Einnahmen des Hauses einzucassiren und darüber Buch zu führen. Eben so ist er zur Verfügung über einige laufende Ausgaben berechtigt. Er theilt das bestimmte wöchentliche Armengeld an die „Pröbener“ aus. Auch hat er eine kleine Casse, aus der er Almosen an durchreisende Seefahrer nach seinem Ermessen bewilligen kann. Ueber die neben dem Hause selbst wohnenden alten Wittwen und armen Schiffscapitäne übt er eine gewisse moralische und und schiedsrichterliche Aufsicht, schlichtet ihre etwaigen Differenzen, hält ernstlich

darauf, daß sie sich bei dem wöchentlichen Freitags-Gottesdienste, dem er selber mit ihnen beiwohnt, einfinden, und wacht darüber, daß die innere Ordnung des Hauses, die zeitige Schließung der Pforten, das pünktliche Einkehren aller Insassen richtig beobachtet werde. Doch schwört er dabei in seinem Diensteide besonders auch, daß er allen guten armen Leuten der Anstalt artig und „bescheidentlich" begegnen wolle. Für Alles, was man ihm anvertraut, hat er 2000 Thaler Caution zu stellen, die sich namentlich auch auf den seiner Obhut übergebenen werthvollen Silberschatz des Hauses bezieht.

Dieser „Silberschatz" oder wie es bei unsern Brüderschaften, Collegien und Aemtern, die alle mit einem solchen Schatze versehen waren, häufig hieß: „der Silberschmidt", wird jetzt in einem kleinen Zimmer neben dem Quartiere des Verwalters, welches nach seiner frühern Bestimmung „das alte Sessions-Zimmer" heißt, aufbewahrt. — Wie bei den meisten unserer Brüderschaften, so bestand und besteht auch bei derSeefahrt der „Silberschmidt" vorzugsweise in einer Anzahl großer silberner Bierbecher, silberner Tabacksteller und silberner Feuerstübchen zum Anzünden der Pfeifen, die dem Hause von seinen Mitgliedern verehrt wurden, und mit den Namen und Wappen der Geber, so wie auch mit dem eingravirten Wappen des Hauses, dem Bilde eines Ankers, geschmückt sind. Sie wurden und werden ein Mal im Jahre zur Ergötzlichkeit der Hausmitglieder zur Schau gestellt und bei dem großen Festmahle gebraucht.

Leider hat man in der Seefahrt zu Zeiten, wenn man Geld nöthig hatte, z. B. noch ein Mal im Jahre 1765 als man neue Prövenhäuser bauen wollte, starke Griffe in diesen Schatz gethan und die alten Gegenstände eingeschmolzen und vermünzt, wie dergleichen auch häufig in der Geschichte anderer städtischer Corporationen vorkommt.

Trotz solcher Eingriffe belief sich am Ende des 17. Jahrhunderts die Anzahl der alten silbernen mit Inschriften, Wappen

und Namen gezierten Seefahrtsbecher auf 40 große und 27 kleine, die 2901 Loth wogen und noch 10 ganz kleine, deren Gewicht nicht bestimmt ist. Die ganze Silbermasse wog circa 3100 Loth. Wahrscheinlich waren manche für die Kunst-Historie und auch für die Geschichte der Seefahrt interessante Produkte darunter. Leider aber ist dieser alte Hausschatz in Folge eines großartigen Diebstahls fast völlig verschwunden und verloren gegangen.

Im Anfange März des Jahres 1701 nämlich wurden jene Becher bis auf einige durch gewaltsamen Einbruch geraubt und bei Seite geschafft. Man kann sich denken, welches Aufsehen dieses Ereigniß damals in der guten Stadt Bremen gemacht hat, und eine Geschichte dieses Diebstahl, wie sie aus den darüber vorhandenen Akten hervorgeht, hat noch jetzt ein gewisses culturhistorisches Interesse:

Alsbald waren „der Regierende Herr Camerarius“ und seine „Gewaltsdiener,“ „Blutschreiber“ und die ihnen adjungirten Soldaten auf den Beinen. Der Rath ließ den allarmirenden Becherdiebstahl „durch Trummelschlag an allen Straßenecken proklamiren.“ Man suchte die Verbrecher zuerst in der Nähe und unter den Einwohnern der Stadt selbst. Mehre derselben, ganz ehrliche und unschuldige Leute, bekamen zu ihrem Entsetzen „Schilderwächter“ vor ihre Wohnhäuser, und wurden selbst „manu militari“ unter dem Zulaufen des Volks, das sie mit dem Rufe „Becherdiebe!“ verfolgte, aufs Rathhaus und ins Gefängniß abgeführt.

Auch wurden die Wohnungen der in Verdacht gerathenen Personen „in allen Winkeln perlustrirt, Schorrsteine, Schrankens, Lahdens, Bettstellen visitirt, speciatim ihre Kisten mit Aexten zerschlagen, so wie auch die Steine in den Kellern und Hofplätzen aufgebrochen, und der Boden und die Wände überall mit Degens durchstochen.“

Auch Schiffe, die im Begriff waren, „nach Hittland“ (den

Schetlandsinseln) abzufahren, wurden aufgehalten, ihre Ladung, ihre Kajüten und Betten durchsucht, — aber von dem „Silberschmidt“ der Seefahrt wurde nirgends eine Spur gefunden. Er war längst in Sicherheit gebracht und über die Hannöverschen Haiden in's Weite geflüchtet.

Dagegen gelangten dann alsbald von verschiedenen Seiten an den Senat schriftliche Vorstellungen und Reklamationen, in welchen die beschimpften ehrlichen Bürger sich „weh- und demüthigst“ über das, was ihnen angethan worden, beklagten, ihre Unschuld „vor dem allwissenden Gott und der ganzen Welt“ betheuerten, und auf Satisfaktion antrugen, da sie, wie es in einem dieser Schreiben heißt, statt „in sothaner, ohnsäglicher Beschimpfung länger zu subsistiren, lieber den Tod, Haupt für Haupt, zu erwählen begehrten, wie denn auch bereits,“ so fügen sie in Parentheſe hinzu, „durch diesen nie erhörten Tumult eine Person unter ihnen, nämlich Seligen Johann Meyers Schippers Wittib ex alteranione verstorben.“

Da die Unschuld der Bürger der Stadt wohl bald an's helle Licht kam, so wandte sich die Aufmerksamkeit auf die Ferne. Der Senat selbst, als „Obervorsteher der Seefahrt“ — so nannte er sich bei dieser Gelegenheit, — schlug sich in's Mittel und erließ eine Reihe von Sendschreiben an seine „guten Freunde,“ die Ehrenvesten und Günstigen Herren, die Bürgermeister und Rathsherren von Hamburg, Emden, Hildesheim und anderen Städten, so wie auch an die „zur Regierung verordneten Geheimbte- und Räthe zu Celle,“ und bat um ihre Unterstützung bei Habhaftwerdung der Verbrecher und des gestohlenen Silbers.

Es liefen auch von allen diesen Behörden „angenehme“ Schreiben ein, worin sie dem Bremischen Senate meldeten, daß sie „aus Christziemendem Mitleiden mit denen Bremer seefahrenden Armen, denen das Ihrige ohne verschuldeter Weise entwendet sei, sogleich alle ihre Schutzjuden, ihre Gold- und

Silberschmiedemeister und alle, welche sonsten mit Silber handthieren, vor ihre Gerichte hätten fordern und ihnen in allem Ernste und bei einer namhaften Geldstrafe andeuten lassen, daß wofern ihnen ein oder der andere der specificirten silbernen Seefahrtsbecher schon zu Handen gekommen wäre, sie es nicht verschweigen, sondern melden sollten, oder daß, wenn solches über kurz oder lang geschehen würde, sie ohnverzügliche Nachricht geben sollten."

Da man unterdeß in Erfahrung gebracht hatte, daß in Hamburg einige Diebe eingezogen seien, die neben andern Verbrechen auch des Becherdiebstahls in Bremen verdächtig seien, so wurde der buchhaltende Vorsteher der Seefahrt dahin abgefertigt und dabei mit einem „Rekommandativ oder Kürschreiben" des Raths von Bremen an den Rath von Hamburg versehen.

Und wahrscheinlich wurde denn durch diesen Commissär und durch die Hamburger Inquisitionen, wobei man es natürlich an Tortur nicht fehlen ließ,*) in Erfahrung gebracht, daß die in Hamburg arretirten Diebe zu „einer großen in ganz Europa angesponnenen Rottirung" gehörten, und daß sie allerdings den Diebstahl in Bremen *auch* vollführt hätten.

---

*) Die beiden Hauptdiebe in Hamburg hießen Triper und Butler. Beide hatten alsbald nach der an sie gerichteten „peinlichen Frage," den Becherdiebstahl bekannt. Triper blieb auch bei diesem Geständnisse. Butler aber widerrief bald nachher, und behauptete, er hätte es nur aus Pein gestanden. — „Und somit hat denn der Hochweise Rath in Hamburg dekretirt, den Butler wiederum aufs Höchste zur torquiren, welches auch den 23. dieses des Morgens von 7 bis 12 Uhr in meiner Praesens geschehen. Aber wie hart man ihn auch angegriffen, hat er doch nichts bekennen wollen, sondern alles geläugnet, und so miserable vor großer Pein geschriehen, daß zu befürchten, daß er auf der Tortur todt bleiben möchte, weilen er ganz stille wurde, kein Wort mehr gesprochen, kein Laut mehr von sich gegeben, daß man viel zu thun, ehe man ihn wieder in etwas erquickte." So lautet der Bericht des nach Hamburg gereisten Buchhalters der Seefahrt in den alten darüber aufgesetzten Protokollen.

Sie hatten, so erhellte aus den Untersuchungen, die Becher nach Altona geschafft und sie daselbst einem Juden, „Samson Simon in der Wandelung geheißen, so daselbst über der Apotheken zum Weißen Schwan wohnte, für Hundert Specie Dukaten, (fast nicht den vierten Theil ihres rechten Werthes) angeboten."

Samson Simon hatte die verlangte Summe nicht baar zur Hand gehabt und daher einen andern Juden, „Joel" genannt, herbeigezogen, der den Rest des von den Räubern verlangten Kaufpreises hinzugethan und so an dem gottlosen Gewinne sich betheiligt hatte.

Man suchte natürlich auch dieser Juden in Altona habhaft zu werden. „Aber dort war nicht viel auszurichten, weilen der Herr Etatsrath und Präsident zugleich der Juden ihr Patron und vielleicht von ihnen bestochen war." Die beiden Juden hatten sich schon mitsammt ihren silbernen Bechern geflüchtet.

So blieb denn in Bezug auf den Hauptzweck die Sendung des buchhaltenden Vorstehers der Seefahrt ohne Erfolg. Man scheint die weitere Spur der Becher verloren zu haben. Nach Jahresfrist verlautete zwar, daß einer der oben benannten Juden, nämlich Samson Simon, sich wieder hervorgewagt habe und nach Altona heimgekehrt sei. Und da wendete sich denn der Rath von Bremen mit einem umständlichen Schreiben direkt an den Durchlauchtigsten und Großmächtigsten König von Dänemark Friedrich IV., in welchem er Ihm den an hiesiger Seefahrt verübten Silberraub mit allen Details vorbrachte „und Ihn mit schuldigster Unterthänigkeit geziemend ersuchte, daß Er geruhen wolle, zu befehlen, daß Seine Hohen Beamten in Altona sich des besagten Juden versichern, ihn abfragen und und mit den in Hamburg inhaftirten Thätern confrontiren möchten."

Dieser mehrfach interessante und vom 18. Mai 1702 datirte Brief schließt mit folgender Phrase: „Weil dies Alles zur Be-

förderung der Gerechtigkeit und Abstrafung der leyder! Viel zu Viel in Schwang gehenden Missethäter gereichet, so versehen wir uns unterthänigst der gnädigsten Erhörung, und befehlen Ew. Königl. Majestät sammt dero königlichen Hochgeliebten Gemahlin, Königlichen Frau Mutter und Gantzen Königlichen Hause zu glücklichem Regiment, gesunder Fristung und aller königlichen Aufnahme und Flor dem Kräftigen Gnadenschutze des Allerhöchsten. Getreulich Dero ꝛc. ꝛc."

Was König Friedrich IV. auf diesen Brief geantwortet habe, und überhaupt ob noch sonst etwas in der Sache geschehen, erhellt leider aus den mir vorliegenden Dokumenten nicht. Möglich, daß man noch einiges Silber bei den Altonaer Juden wiedererlangte.

Die Becher selbst aber waren vielleicht längst zerstört und mit ihren hübschen, ausgestochenen Wappen, Inschriften und Zierrathen eingeschmolzen. Es scheint nicht, daß je wieder einer von ihnen in den Silberschatz der Seefahrt zurückgekehrt ist. Denn die ältesten silbernen Becher, welche sich jetzt in demselben befinden, datiren aus einem der nächsten Jahre n a c h dem großen Diebstahle, nämlich aus dem Jahre 1704.

Von diesem Jahre an ist nun aber f a s t die ganze Reihe der von drei zu drei Jahren geschenkten Becher, deren jeder 50 bis 60 Loth wiegt, vorhanden.

Nach einem im Jahre 1816 verfertigten Verzeichnisse des Silberschatzes hört diese Becher-Reihe mit dem Jahre 1788 auf. Damals scheint man mit den Bechergeschenken abgeschlossen und das zu Präsenten bestimmte Geld auf andere Dinge verwandt zu haben.

So viel von der Silberkammer und von den übrigen bezeichneten Räumen auf der einen Seite des Vorhauses der Seefahrt. Auf der andern Seite desselben legte man nun die Versammlungssäle der Brüderschaft an. In dem alten Bau-

plane finde ich sie unter dem Namen das „große Logiment“ oder auch das „Royal-Logiment“ zusammengefaßt. Zuweilen heißen sie auch bloß „die Losimenter“, und es wird gesagt, daß diese „Losimenter“ oder auch „Losamenter“, sich „die Herren“ (die Vorsteher, Oberalten ꝛc.) zu ihrem Gebrauche vorbehalten hätten.

In der Hauptsache waren es zwei Säle, von denen der eine „die große“, der andere „die kleine Herrenstube“ genannt wurde. Beide waren durch einen dunklen Gang getrennt, und von diesem Gange aus konnten die darin postirten Musikanten bei vorkommenden Gelegenheiten in die Säle hineinblasen. Am Ende des Ganges und neben der „kleinen Herrenstube“ gab es noch einen großen Heerd und eine andere Stube, welche die „Altemanns-Kammer“ oder „Olemanns-Dönse“ hieß. Welche Bestimmung diese Altemanns-Kammer gehabt hat, habe ich nicht erfahren können. Jetzt ist sie mit sammt dem Gange und Heerde weggefallen, und in eine hübsche Nebenstube verwandelt, in welcher heutzutage die Dokumente und Papiere der Seefahrt und der mit ihr verbundenen „Seemanns-Casse“ aufbewahrt werden.

Auch die „kleine Herrenstube“ die auch wohl die „Schafferstube“ genannt wurde, ist in neuerer Zeit so umgebaut, daß man ihre ursprüngliche Beschaffenheit nicht mehr erkennen kann. Sie dient jetzt hauptsächlich zu den Sitzungen der Vorsteher und Oberalten, und wird daher auch „das kleine Sessions-Zimmer“ genannt. — Doch hat sie noch einige nicht uninteressante Antiquitäten, namentlich eine altmodige, silberne oder übersilberte Klingelschnur. Es ist eine lange Kette mit einem Knopfe oder einer Handhabe am Ende. Dieser Handgriff besteht in einer hohlen mit Gravirungen gezierten Kugel und daran hangendem Ringe. Oben auf der Kugel steht die Figur eines kleinen silbernen Neptuns, und am Fuße desselben läuft ein Kranz von eingeschnittenen Wappen mit Buchstaben, vermuthlich den Anfangsbuchstaben gewisser Vorsteher und Oberalten, herum. Da die

Wappen noch Hausmarken in sich haben, so mag der Apparat schon über 200 Jahre alt sein. In einem Zimmer des Bremer Rathhauses befindet sich eine ganz ähnliche Klingelschnur und es mögen dergleichen Prunkstücke bei unsern Vorfahren gewöhnlich gewesen sein. —

Unter den Protraits, welche die Wände des „kleinen Sessionszimmers“ schmücken, ist eines, welches man für das Bildniß eines „Stifters“ der Seefahrt ausgegeben hat, besonders merkwürdig. Man hat es im Jahre 1836 unter den Mobilien des Hauses gefunden, restaurirt und unter den Bildnissen anderer Wohlthäter und Gönner der Anstalt aufgehängt. Es ist das Brustbild eines Greises von scheinbar nahe an 70 Jahren mit einem dichten weißen Kinn- und Schnurrbarte, mit vielen von den Sorgen eines langen Lebens eingefurchten Runzeln um Auge und Stirn, von bleicher Gesichtsfarbe, und ernstem, männlichen Ausdruck. Er hält in der rechten Hand ein in rothem Leder eingebundenes und mit goldenen Spangen versehenes Buch (wohl ein Gebetbuch), das er an seine Brust zu drücken scheint, und in der Linken einen ziemlich großen Beutel, vermuthlich einen Geldsack. Sein Costüm weist entschieden auf das Ende des 16. Jahrhunderts hin. Es besteht in einem weiten schwarzen Rocke, mit aufstehendem Kragen und mit einer weißen, steifen unter den Kragen hervorstehenden Hemdskrause. Der Rock ist ohne weitere Verzierung, ohne Stickerei oder Metallschmuck. Das Haupt bedeckt ein eben so einfaches rundes Barret, wie es scheint von schwarzem Sammet.

Zu seiner Linken stehen oben die Worte: „Anno 1597 den 3. Januarius“ vermuthlich das Datum der Anfertigung des Bildnisses und darüber ein Wappen, das durch einen Queerstrich in zwei Theile getheilt ist. In der obern Hälfte stehen auf weißem Felde die Buchstaben B. R., ohne Zweifel die Anfangsbuchstaben des Namens und zwischen ihnen eine Haus-

marke von dieser Figur . In der untern Hälfte des Wappens erscheint auf braunem Felde ein kreisrunder Fleck rother Farbe, der anscheinend eine Rose vorstellen soll. Ueber der rechten Schulter stehen die Worte: „Renovirt Anno 1836.“

Das Brustbild mit diesen Inschriften hat nicht ganz einen Fuß in der Breite und etwas mehr als einen Fuß in der Höhe. Es ist auf dünnem Eichenholz gemalt, und mitten in eine größere und stärkere Holzplatte eingefügt, auf welcher die Attribute und Nebendinge des Portraits dargestellt sind: zunächst zu beiden Seiten zwei geflügelte und schwebende Engel, die das Bild in die Höhe halten, dann darunter ein belebtes Seestück, das offenbar die Mündung der Weser darstellt. Links ist eine alte hölzerne Bake, (die Bremer Bake) im Wasser zu beiden Seiten weiße und schwarze Tonnen schwimmend und das Ganze von aus- und einsegelnden Seeschiffen, „Kraffeelen“, „Hollicks“ und „Smacks“ belebt, an denen die Bremer Flaggen und Farben flattern. Vielleicht sind diese Zuthaten eine im Jahre 1836 gemachte Copie nach dem alten Originale.*)

Man hat das ganze im Jahre 1836 in einen goldenen Rahmen gefaßt und auf demselben mit erhabenen goldenen Buchstaben das Wort „Fondator“ (sic!) angebracht. Ob dieses Wort sich auch auf dem ursprünglichen Bilde befunden, habe ich nicht in Erfahrung bringen können. Vielleicht folgte man nur einer allgemeinen Tradition, die in dem Manne, wie gesagt, einen „Stifter“ der Seefahrt erkennen will.

Wer nun dieser „Fondator“ gewesen sei, ist eine Frage, welche die Mitglieder der Gesellschaft vielfach beschäftigt, die ich aber, wie sie, vergebens zu lösen versucht habe.

Aus dem Costüme und den Attributen des Portraits geht weiter nichts als gewiß hervor, als daß ein reicher Kaufmann

---

*) Doch hängt auch auf dem Bremer Schütting ein ganz ähnliches Seestück.

und Schiffsrheder damit gemeint sein muß. Das Gebetbuch und die Engel, die den Greis zum Himmel emporheben, scheinen auf einen frommen und seiner Wohlthaten wegen gepriesenen Mann hinzudeuten. Als „Stifter“ der Seefahrt können streng genommen nur die acht Oberalten der Schiffer bezeichnet werden, die im Jahre 1545 mit ihren „Artikeln“ vor den Rath traten. Unter ihren uns erhaltenen Namen findet sich kein „B. R.“ Eben so wenig unter den Namen der Vorsteher des Hauses von 1561 bis 1574, die wir ebenfalls aus alten uns aufbewahrten Protokollauszügen kennen. Desgleichen nicht unter den Namen der Vorsteher, seit dem Jahre 1586, die auf den Gedenktafeln des Hauses verzeichnet stehen. Der geheimnißvolle „Fondator“ scheint auch keine Söhne und Verwandte gehabt zu haben, die nach ihm dem Institute, dessen großer Wohlthäter er gewesen sein soll, auch ferner ihre Gunst geschenkt hätten. Denn sein Wappen und seine Hausmarke sind auch in der Folgezeit auf keiner der Gedächtnißtafeln zu finden, da doch manche andere Namen, Hausmarken und Familienwappen sich häufig auf denselben wiederholen.

Ich habe auch vergebens viele andere Namensverzeichnisse durchgesehen und unter den in der Geschichte Bremens, während des 16. Jahrhunderts ausgezeichneten Personen umsonst geforscht. Weder in den Verzeichnissen der Senatoren, noch in denen der Aelterleute findet sich ein „B. R.“ aus dem Jahre 1597.

Nicht lange vor 1597 kommen in der Stadtgeschichte mehre „B. R's.“ vor, die wohlhabende Leute gewesen sein müssen, weil sie in ihren Testamenten als Donatoren und Wohlthäter der milden Anstalten Bremens auftreten. Im Laufe des 16. Jahrhunderts sind es Folgende: 1) Borchart Rasche, der im Jahre 1501 dem „Gasthause in der Hutfilterstraße“ (dem Ilsabeen-Gasthause) jährlich ein Fuder Kohlen vermachte.

2) Bolte Rode, der im Jahre 1537 50 Bremer Mark an dasselbe Gasthaus vermachte.

3) Bruno Reiners, ein häufig genannter Mann, der (nach Roller) im Jahre 1548 zum Senator gewählt wurde, 1593 aus dem Senate austrat und 1594 starb.

Es finden sich aber keine Beweise dafür, daß dieser Mann der Seefahrt besonders wohlgethan habe. Und ohne dies passen die angegebenen Daten nicht zu dem Datum des Portraits „1597“. Auch hat er ein anderes Wappen und nicht die oben gegebene Hausmarke.

Leider muß ich allem Gesagten nach an dem mysteriösen „Fondator“ vorübergehen, ohne sein Räthsel lösen zu können und ich trete somit aus dem „kleinen“ in das „große Herren-Losament“ ein. Dasselbe ist nun das Hauptgemach des Hauses, wenn man will der Ordenssaal der Bremer Schifferschaft. In demselben wurden insbesondere die Versammlungen der Zweiundzwanziger oder auch der ganzen Gesellschaft gehalten. Auch wurden 200 Jahre lang in ihm die jährlichen „Brüder-Mahle“ und der wöchentliche Gottesdienst der Prövener gefeiert. Das „Schiff auf den steinernen Wellen“ wiederholt sich unter den „Kronementen“ seiner drei Eingangsthüren, auch schweben hier, wie auf der „Diele“ große Schiffsmodelle an langen Ketten vom Gewölbe herab.

Die Wände sind mit großen hölzernen Tafeln bedeckt, auf denen die Wappen und Namen vieler Vorsteher, Oberalten und Wohlthäter der Anstalt verzeichnet sind. Die Namen Derjenigen, welche bedeutende Capitalien an das Haus schenkten, stehen auf eine besondere Tafel, die — jedoch erst in späterer Zeit — in der Mitte der Hauptwand der Eingangsthür gegenüber aufgehängt ist. Die Summe welche sie darbrachten, steht neben dem Namen der Geber. Selten stattet ein Fremder hier seinen Besuch ab, ohne am Ende des Verzeichnisses ein Paar erst kürzlich dargereichter „hundert“ oder „tausend Thaler“ in ganz frischer Vergoldung strahlen zu sehen. Um diese mittlere Tafel herum gruppiren sich die Denktafeln

der Vorsteher aus den Kaufleuten. Sie beginnen mit dem Jahre 1586 und endigen mit dem laufenden Jahre.

Auf der langen Seitenwand zur Linken hängen die Tafeln der Oberalten aus dem Schifferstande, die gleichfalls mit dem Jahre 1586 anfangen. Trotz dieser Jahreszahl ist es kaum wahrscheinlich, daß diese Tafeln noch aus dem alten Sandbeck'schen Hause von 1561 herrühren, weil alle alten Wappen von 1586 bis 1663 ganz in derselben Größe und Form und in demselben Style ausgeführt sind, und durchaus keine Spur höheren Alters als die spätern an sich tragen. Vermuthlich hatte man in dem alten Hause andere Gedenktafeln seit 1586, ließ aber 1663 neue für das neue Lokal anfertigen und darauf gleichzeitig die alten Namen und Wappen übertragen.

Dieser alte „Herrensaal" hat in der Hauptsache so fortbestanden, wie ihn Anno 1663 die damaligen Maurermeister und Steinmetzen aus „Pielern", „Schortusen", „Punt- und Streck-Stücken" zusammensetzten, nur daß die dämmerigen kleinen Bleifenster, wie überall im Hause, mit neumodigen großen Scheiben vertauscht wurden.

In neuerer Zeit, wo mit dem Wachsthume der Bremischen Schifffahrt die Anzahl der Theilnehmer der Seefahrt sich mehrte, ist dieser sogenannte große Saal für die jährlichen Feste der Gesellschaft doch viel zu klein geworden und man hat daher in einem, auf ehemaligen Gartengrunde neu aufgeführten Hausflügel einen zweiten noch größeren Saal erwachsen lassen, der im Jahre 1834 eingeweiht wurde und in welchem nun die großen Jahresmahlzeiten gehalten werden. Seit alten Zeiten pflegt auch die Seefahrt alle diese eben genannten Räumlichkeiten, die sie selbst nur dann und wann benutzt, zu anderweitigen Zwecken, zu Hochzeiten, Bällen, Ausstellungen ꝛc. an fremde Privatpersonen zu vermiethen, um kein allzu todtes Capital in ihnen zu besitzen.

Unter dem Hause zieht sich ein Complex von geräumigen Kellergewölben und Küchen hin, die namentlich bei der großen

Mahlzeit eine Hauptrolle zu spielen haben, und das Ganze ist schließlich mit einem hohen und breiten Schieferdache zugedeckt, auf dem noch die alten großen Schorrsteine „mit steinernen Leisten, Platen, Gallerien und Kugel darauf", so wie ich sie in der alten Baukosten-Rechnung, die für jeden Schorrstein 12 Thaler betrug, beschrieben finde. — Die vier übereinander aufgezimmerten Böden unter dem Dache werden noch heutiges Tages, wie ehedem, als Packräume und Kornböden benutzt und an Liebhaber vermiethet. Zum Theil dienen sie auch als Polterkammern des Hauses für die Tafelgerüste, die man nur einmal im Jahre braucht, und für allerlei Kisten und Kasten, unter denen ich aber vergebens nach jener alten „Kiste", die im Stiftungs-Dokumente der Seefahrt von 1545 erwähnt ist, oder nach sonst historisch merkwürdigen Antiquitäten geforscht habe.

Das Haus wurde in die Quere mitten auf das lange Grundstück, das die Seefahrt von dem Herrn von Sandbecke gekauft hatte, hingesetzt, so daß zu beiden Seiten ein langgestreckter Hof blieb.*) Der eine dieser Höfe oder Gänge führt nach der etwas versteckten Jakobistraße, die ein Nebenarm des Schützenwalls ist. Er wurde zu beiden Seiten mit den kleinen Prövenwohnungen der Schiffer-Wittwen und invaliden Capitäne besetzt, die ich später noch näher schildern muß. Diese Pforte nennt man gewöhnlich „Hinter der Seefahrt".

Nach vorn führt ein eben so langer Gang und Garten zwischen dem Ilsabeen-Stifte und dem ehemaligen „Brockhorstschen Hause" zur Hutfilterstraße, einem der Hauptcanäle der Stadt. Hier mündet das Besitzthum der Seefahrt gewisser-

*) Vermuthlich erlaubte die Figur und Umgränzung des Grundstücks, das nach der Hauptstraße eine sehr schmale Fronte und in der Mitte eine geräumige Breite darbot, kein anderes Arrangement. Ob aber das Grundstück von vornherein diese unbequeme Figur hatte oder ob es dieselbe erst später (zwischen 1561 und 1663) durch unvorsichtige Terrainveräußerungen von Seiten der Vorsteher des Hauses erhielt, kann ich nicht entscheiden.

maßen aus und hier hat man Anno 1565, zwei Jahre nach Vollendung des „großen Hauses“, zur „Zierrath und zum Ruhme der guten Stadt Bremen“ das Haupteingangsthor, eine Art stattlicher Triumphpforte aus Quadersteinen, Skulpturen und Säulen gebaut. Diese Pforte kostete 253 Thaler 21 Grote extra und es wurden besondere Beiträge dazu gesammelt. Ein gewisser Wilhelm Voß verpflichtete sich 100 Mark dazu herbeizuschaffen. In die Mitte und auf die Spitze des Portals stellte man wieder einen Neptun mit dem Dreizack, ein Symbol, das sich innerhalb des Seefahrtsgehöftes mehre Male wiederholt, unter andern auch auf dem Brunnen desselben und gleichfalls in Silber, wie ich schon sagte, auf den Handgriffen der alten Glockenzüge des Hauses steht.

Zu beiden Seiten des Neptuns und etwas niedriger, auf den Ecken des Thorwegs, stellte man die Bildsäulen von zwei derben Seeleuten in dem Costüme der Zeit, und gab ihnen die beiden wichtigsten Instrumente des Seefahrens in die Hand, dem einen die Sonde, und dem andern den sogenannten „Gradstock“ oder „Jakobsstab“ (Englisch: cross-staff) den der gute Mann als etwas recht Kostbares triumphirend in die Höhe zu halten scheint, obgleich es ein sehr plumpes Surrogat für die jetzt zur Bestimmung der Sonnenhöhe und geographischen Breite üblichen Quadranten und Sextanten war. Ihm zu Füßen meißelte man einen Compaß oder wie es damals hieß „Compast“ ein. „Der Steuermann soll den Compast kennen“ war ein Hauptartikel unter den bescheidenen Anforderungen, die man im 17. Jahrhundert an einen anstellungsfähigen Steuermann stellte. Beide Matrosenfiguren wurden zu besserer Sicherheit noch mit dicken eisernen Stangen von hinten her vor Anker gelegt und mit dem Ganzen verklammert. Sie haben wieder einen mächtigen in Stein ausgehauenen Dreimaster zwischen sich, der, auf granitenen Wellen schaukelnd, wie ich schon sagte, von den damaligen Steinmetzen so oft für das Haus Seefahrt,

seine Triumphpforte, seine Thür-Kronemente, und seine Herrenstube angefertigt werden mußte.

In der Mitte der Front des Gesimses wurde ein Anker in Stein angebracht, ein Emblem, das demnach im Jahre 1665 schon als Wappen des Hauses angenommen gewesen zu sein scheint. Und daneben ist in ehemals vergoldeten Buchstaben die Inschrift ausgehauen: „Aus Freigebigkeit von Kaufleuten und Schiffern. 1665.“ Auf der Rückseite der Pforte steht die Inschrift: „Pax intrantibus, salus exeuntibus“ (Friede den Eintretenden, Heil den Hinausgehenden) welche aber die „Eintretenden“ begreiflich selten in Sicht bekommen. Bei hohen Festen im Hause, wallt eine große Flagge mit den Bremischen Farben über dieser Pforte herab. Blickt aber einmal ein vorübergehender Wanderer spät am Tage in das stille Gehöft hinein, so gewahrt er im Hintergrunde die kleine, trübe, heimlich leuchtende Flamme, welche allabendlich vor der Thür des „Großen Hauses“ gleich einer Schiffslaterne angezündet wird.

## XII.

# Von einigen alten Freiheiten und Prärogativen des Hauses Seefahrt.

Das Haus Seefahrt will als pia causa ein Präferenzrecht in Concurssachen haben. — Dasselbe wird ihm in Oldenburg und von der Universität Helmstädt zugestanden. 1620. — Zwei Bremische Bürgermeister begünstigen das Haus Seefahrt auch darin. 1668. — Das Haus Seefahrt glaubt, höhere Zinsen als die gewöhnlichen nehmen zu dürfen. 1636. — Der Senat bewilligt Exemtion von Accise und Consumtions-Steuer. 1659. — Das Haus Seefahrt führt ein Wappen und vereidigt seine Beamten. — Independente Stellung des Hauses als Privat-Angelegenheit der Schiffer und Kaufleute. — Freiheit von der Inspection des Senats.

Von früh her hat das Haus Seefahrt, theils als milde Stiftung, theils als ein aus Privatmitteln begründetes Institut gewisse Freiheiten und Vorrechte in Anspruch genommen oder sich zu verschaffen getrachtet, und da die meisten dieser Bestrebungen in das nach „Immunitäten“ so begierige 17. Jahrhundert fallen, so darf ich wohl das Wenige, was sich darüber sagen läßt, gleich hier einfügen.

Als eine pia causa glaubte die Seefahrt namentlich ein Präferenzrecht bei Concursen für ihre Schuldforderungen zu besitzen. Bereits im Jahre 1628 hatten die Vorsteher darüber einen Schriftwechsel mit dem Senate. Sie hielten darin um eine ausdrückliche und offizielle Bestätigung des „Vorzugsrechts ihrer Armen“ an.

Früher, so sagten die Seefahrtsvorsteher in ihren damals an den Senat gerichteten Schriften, hätten sie keine Veranlassung

gehabt, um eine solche Bestätigung zu bitten, weil der Fall nicht vorgekommen sei, daß ihre Creditoren sie nicht zum Vollen bezahlt hätten. Dieselben hätten auch immer „ohne einige Contradiction“ die Präferenz der Seefahrtsarmen anerkannt. „In den jetzigen bösen und wehrlosen Zeiten“ — es war der dreißigjährige Krieg — „ständen aber wohl viele Concursus creditorum und Prozesse bevor und es wäre zu fürchten, daß sie dabei in einer umständlichen und kostspieligen Weise das Präferenzrecht ihrer Armen erst zu deduciren und zu defendiren haben würden. Sie richteten daher an den Senat ihre hochfleißige Bitte, daß er nach seiner vernünftigen Descretion dem Hause Seefahrt semel pro semper ein sollich Privilegium in probanti forma großgünstig concediren und herausgeben möge.“

Daß ein solches Recht der Seefahrt zustehe, meinten sie, wäre nicht nur aus Dem klar, was man bei den Rechtsgelehrten über die Privilegien der milden Stiftungen der Kirche, der Pupillen und Mitgift hin und wieder lese, sondern es gehe auch aus einem Bescheide der gräflich Oldenburgischen Herren Canzler und Räthe hervor, die auf eingeholte Rechtsbelehrung der Universität Helmstädt (im Jahre 1620) in einem großen Concurse im Butjadinger Lande eine Forderung der Bremischen Seefahrt unter die bevorzugten Forderungen neben denen der Kirchenvorsteher und Schulen gestellt hätten.

Auf dieses Petitum der Seefahrt vom Jahre 1628 hat der Senat, wie es scheint, gar keine Antwort gegeben. Denn schon acht Jahre später, im Jahre 1636, kehren die Vorsteher des Hauses mit derselben Bitte an den Rath zurück. „Weil“, sagten sie in einer vom 30. April jenes Jahres aufgesetzten Schrift, „die Zeiten noch schlimmer geworden seien, also daß die ausstehenden Zinsen des seefahrenden Hauses ins Stocken gerathen, sogar viele ansehnliche und vornehme Bürger mit ihren Auszahlungen in Retardat gekommen, und daß die Seefahrt bei den Einforderungen ihrer Ausstände oft leeres Stroh dreschen müsse, und fast ihr gänzlicher Untergang zu befürchten sei, so

erginge an die patres patriae der dienstliche Anruf und die fleißige Bitte, ihnen unter obgedachten Bewandtnissen mit einem unschädlichen beneficio, privilegio und indulto besagter Art beizuspringen, wenn auch nicht für ihre neunprocentigen doch wenigstens für ihre sechsprocentigen Forderungen. — Ein solches Beneficium sei nicht nur der Billigkeit gemäß, sondern auch in denen Rechten und Reichs-Constitutiones versehen und den Armen auch in mehren andern löblichen Polizei-Ordnungen ertheilt, und dazu noch sei dasselbe auch namentlich der Bremischen Seefahrt schon vor Jahren" — (nämlich in der bereits erwähnten Concurssache im Butjadinger Lande) — „von der Universität Helmstädt und vom Gräflich Oldenburgischen Hofe löblich zugesprochen und zuerkannt."

Auch dieses Gesuch müssen wohl die „patres patriae" ignorirt haben, denn ein halbes Jahr nachher, am 12. Sept. 1636, reichten die Seefahrts-Vorsteher ein neues Petitum beim Senate ein, welches mit dem vom April buchstäblich gleichlautend war. Diese letzte Schrift scheint nun zwar der Senat beantwortet, jedoch der darin enthaltenen Bitte nicht willfahrt zu haben. Denn auf der im Staats-Archive befindlichen Supplik findet sich die ganz lakonische Notiz: „N. B. Abgeschlagen".

Nichts destoweniger aber fand die Seefahrt in folgenden Zeiten und bei spätern Gelegenheiten mit Ansprüchen dieser Art mehr Gunst und Glück. Es kamen im Laufe des 17. Jahrhunderts einige Fälle vor, bei denen der Seefahrt eine Priorität in Concurssachen wirklich zugesprochen wurde. Namentlich gaben die Herren Bürgermeister Wilhelm von Bentheimb und Simon Anton Erp von Brockhausen in einem Prozesse im Jahre 1668 einer einfachen Forderung der Seefahrt die Präferenz, und befahlen, „daß dieselbe denen Handfesten gleich zu achten sei."*) Alle anderen Creditoren, bloß mit Ausnahme

*) Nach einem in der Seefahrt befindlichen Protokollbuche.

der „Baginnen-Jungfern“, wurden von den obgenannten Herrn Bürgermeistern der Seefahrt zurückgesetzt.

Auch wiederum in einer Concurssache im Anfange des 18. Jahrhunderts wurden „die Vorsteher und Eltisten der Seefahrt“ neben den „Pupillen-Administratoren“ unter die privilegirten Gläubiger gestellt, und allen andern Handfesten- und Obligations-Gläubigern vorgezogen, selbst denen, deren Obligationen älter waren, als das Datum der Forderung der Seefahrt.

Spätere Dokumente über die Anerkennung eines solchen Präferenzrechts finden sich nicht vor. Vielleicht ereignete sich im fernern Verlaufe des 18. Jahrhunderts kein Fall wieder, bei dem die Existenz oder Nichtexistirung desselben in Frage gekommen wäre. Im Anfange des 19. Jahrhunderts scheinen die Vorsteher der Seefahrt ungewiß darüber gewesen zu sein, ob ihnen ein Privilegium dieser Art zustehe oder nicht. Denn im Jahre 1807 richteten sie an das Bremische Staatsarchiv ein Schreiben, in welchem sie sagten, sie hätten aus alten Protokollen ersehen, daß die einfachen Forderungen der Seefahrt den Handfestenschulden gleich geachtet werden sollten, und bäten daher nachsuchen zu lassen, ob nicht darüber etwa ein Decretum ab amplissimo Senatu im Archive vorhanden sei.

Ein solches Decret hat man aber außer dem oben erwähnten „Befehl der Herren Bürgermeister Bentheimb und Brockhausen de Anno 1668“ nicht finden können. Und in neuer Zeit ist die ganze Frage unpraktisch geworden.

Ein anderes vom Hause Seefahrt beanspruchtes Vorrecht scheint darin bestanden zu haben, daß es von seinen Schuldnern höhere als die üblichen Zinsen erheben konnte. Ein Dokument, worin dieses dem Hause expreß zuerkannt wäre, ist zwar nicht vorhanden. Doch wird in einem Petitum der Vorsteher der Seefahrt vom Jahre 1636 desselben nicht nur als eines schon alten, sondern auch vom Senate ausdrücklich wiederholt bestätigten Rechtes erwähnt. „Die gestrengen und löblichen Anticessoren der derweiligen Rathsherren,“ so behaupteten die

Vorsteher der Seefahrt in jener Schrift von 1636, „hätten dem Hause christmildlich indulgirt, von seinen Debitoren ein höhern alß üblichen Zins zu erheben, und hätten auch dieses Indultum bis zu dieser Stunde großgünstig maintenirt und bestätigt.*)“

Aus einer andern Stelle derselben Supplik scheint hervorzugehen, daß die Seefahrt statt der gewöhnlichen 6 Prozent 9 von Hundert berechnen konnte. Vermuthlich hat sie früher zuweilen von diesem „Indultum“ nützlichen Gebrauch gemacht. In spätern Zeiten finde ich aber keine Spur mehr davon.

Klarer sind die Verhältnisse in Bezug auf eine andere vom Hause Seefahrt in Anspruch genommene Prärogative, nämlich in Bezug auf ihre Freiheit und Exemtion von den am Ende des 16. und im Anfange des 17. Jahrhunderts eingeführten Accise- und Consumtionsabgaben. Anfänglich unterwarf man die Seefahrt dieser Abgabe wirklich. In den Rechnungsbüchern des Hauses finden sich Belege genug dazu, daß wie alle Einwohner der Stadt, so auch diese Anstalt für Alles, was sie für ihre Armen einführte und consumirte, Accise und Consumtion bezahlen mußte. Als die Vorsteher des Hauses aber in einer Supplik vom 18. Juli 1659 den Senat ersuchten, „wie andern Hospitälern und Armen, so auch ihnen die Sublevirung von allen Accisen- und Consumtionsbeschwerungen zu gönnen und ihnen zu mehrer Bestätigung einen öffentlichen Schein darüber mitzutheilen,“ so erließ derselbe gleich am folgenden Tage (den 19. Juli) in der That ein Conclusum, in welchem der Seefahrt „die angeführte exemption von Entrichtung der Accise- und Consumtionsgelder gewilligt wurde“.**)

Im Jahre 1819, als alle solche Exemtionen beseitigt werden sollten, man zugleich aber den Privilegirten eine Entschä-

*) Das Petitum, vom 24. April 1636 datirt, befindet sich im Bremer Staatsarchive.

**) Supplik und Senatsconclusum befinden sich noch unter den Papiern der Seefahrt.

digung zugestehen wollte, bewiesen die Vorsteher der Seefahrt in einem eigenen „Büchlein“ die alte Existenz ihres Rechtes, und es wurde bestimmt, daß ihnen für den Verlust desselben jährlich vom Staate eine kleine Entschädigungssumme ausgezahlt werden sollte. Und diese Einrichtung dauert noch heutiges Tages fort.

Wie keine Consumtion von dem, was sie verzehrte, so zahlte die Seefahrt auch von jeher wie alle andern milden Stiftungen keinen Schoß von ihren Einkünften.

Und wie viele andere Stiftungen und Corporationen, wie namentlich das Collegium der Aelterleute, nahm das Haus Seefahrt in jener auf Immunitäten so erpichten Zeit, auch sonst noch allerlei Vorrechte in Anspruch. So z. B. die sogenannte „Potestas constituendi sibi Officiales“ (das Recht zur Anstellung ihrer Beamten und zur Vereidigung derselben;) — das Privilegium arcae communis et proprii sigilli, dem zufolge das Haus schon, wie ich zeigte, seit der Mitte des 17. Jahrhunderts ein Anker als Wappen führte,*) — das Privilegium, „ihre Membra bei gewissen Strafen convociren zu lassen und auch wirklich zu bestrafen,“ demzufolge die Vorsteher der Seefahrt, wie ich zeigte, zuweilen die Namen straffälliger Schiffer in der Halle des Hauses anschlagen und ihren Schuldnern, wie ich erwähnte, Anker und Segel confisciren ließen. Ein Mal holten die Vorsteher des Hauses Seefahrt, um sich gegen Einquartirung zu schützen, aus ihrer alten Prärogativen-Rüstkammer ein Privilegium zur „Administrirung der Sacra“ hervor. Sie behaupteten nämlich, weil alle Freitage ein Prediger in ihre Halle komme zum Gottesdienst für ihre Armen, diese Halle für militärische Zwecke so wenig benutzt werden dürfte, wie eine Kirche.

---

*) Ungefähr zu derselben Zeit, nämlich 1638, sollen auch die Aelterleute der Kaufmannschaft angefangen haben, sich eines Wappens, ihres Adlers mit dem Schlüssel, zu bedienen.

Während auf diese Weise die Seefahrt strebte und zum Theil auch mit Erfolg es bewirkte, daß sie in Bezug auf ihre Freiheiten und Prärogativen den andern öffentlichen milden Stiftungen gleich gesetzt wurde, wünschte sie doch dem Staate gegenüber als ein bloßes Privatinstitut betrachtet zu werden. Anders als die übrigen milden Stiftungen, die einer obrigkeitlichen Inspection und einer jährlichen Rechnungsablage an den Senat unterworfen waren, behauptete sie, als ein aus den Geschenken der Schiffer und Kaufleute hervorgegangenes Institut, zu einer solchen Rechnungsablage nicht verpflichtet zu sein und sie hat sich bis auf die neueste Zeit einer solchen Inspection von Seiten des Senats nicht unterworfen, vielmehr den Charakter einer unabhängigen Privatanstalt beständig gewahrt.

Der Senat scheint seinerseits eine solche Independenz der Seefahrt nie ausdrücklich anerkannt zu haben. Viemehr bedient er sich schon gleich in der ersten Stiftungsurkunde der Phrase: „daß wenn er in zukommenden Zeiten etwas Besseres daran finden könne, er als die Obrigkeit sich dies daran wolle vorbehalten haben.“ Und bei spätern Confirmationen der Gesetze der Seefahrt, auch noch in der allerletzten vom Jahre 1855, kehrt immer die Phrase wieder: „daß der Senat sich auch ferner ausdrücklich dabei vorbehalte, dasjenige, was im Verlaufe der Zeit als nöthig oder der Stiftung zuträglich sich ergeben möchte, abzuändern oder hinzuzufügen, namentlich eine besondere obrigkeitliche Inspection für dieselbe eintreten zu lassen, sobald Er sich zu dieser Maßregel zum besten der Stiftung veranlaßt finden würde.“ Desgleichen finde ich, daß sich der Senat zuweilen gelegentlich „Ober-Vorsteher der Seefahrt“ nennt. Und endlich hat er es zu Zeiten nicht unterlassen, die privativsten Angelegenheiten der Seefahrt zu ordnen, z. B. den Luxus ihrer Mahlzeiten zu beschränken. Beim Bau des Hafens von Vegesack scheint er, wie ich oben andeutete, die Seefahrt zu einem bedeutenden Beitrage gezwungen zu haben, und ich

bemerkte ebenfalls schon, daß Senatsmitglieder später aus diesem Vorgange den Schluß zogen, daß der Senat auch sogar über das Vermögen der Seefahrt zum allgemeinen Besten disponiren könne.

Vielleicht bewirkten es diese Umstände — zum Theil wenigstens — daß die Administratoren der Seefahrt mit dem Zustande ihrer Finanzen in alten Zeiten, namentlich aber um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, so sehr geheim hielten. Im Jahre 1764 schlossen die Vorsteher und Aeltesten unter sich einen Bund „zur völligen Geheimhaltung ihrer Angelegenheiten."

In einer darüber aufgesetzten Schrift, welche noch auf der Seefahrt vorhanden, und vom 6. März 1764 datirt ist, „geloben sich die Herren Vorsteher und Eltesten des Hauses, weil sie es nach reiflicher Ueberlegung für nöthig gefunden haben, eine feste Verbindung unter sich dahin zu treffen, daß sie die Seefahrt betreffende Sachen an Niemanden weder mündlich noch schriftlich zu offenbaren, vornehmlich aber den Status derselben, was und wo die Capitalien beleget oder künftig beleget werden möchten, auf das Verbindlichste nach Möglichkeit in Verschwiegenheit zu halten sich verpflichten." Sie ließen diese Schrift in ein eigenes Buch eintragen und „jeder neu gewählte Vorsteher und Aelteste sollte sie, bevor er admittiret würde, durch seines Namens Unterschrift an Eidesstatt bekräftigen." Es finden sich unter demselben daher auch eine ganze Reihe von Unterschriften aus den Jahren 1764 bis 1780. Nach 1780 ist das Buch leer.

Es ist übrigens möglich, daß dieser geheime Bund zum Theil auch gegen die übrigen Mitglieder des Hauses gerichtet war, und den Vorstehern nicht nur dem Senate, sondern auch diesen letztern gegenüber freiere Hand verschaffen sollte.*)

---

*) Aehnliche Verbindungen zur Geheimhaltung ihrer Angelegenheiten finden sich aus dieser Zeit der größten Geheimnißkrämerei auch bei den Vorstehern anderer Corporationen, bei den Aelterleuten der Kaufmannschaft schon aus dem Jahre 1674.

Dies Alles sind indeß jetzt längst überwundene Standpunkte. Der Senat läßt trotz seines „Vorbehaltes“ die Seefahrt in ihrer gegenwärtigen Unabhängigkeit bestehen. Und die Vorsteher des Hauses haben auf der andern Seite ihre Verschwiegenheits-Verbindungen und Geheimnißkrämerei ebenfalls aufgegeben.

Im Februar des Jahres 1835 haben sie zum ersten Male dem großen Publikum über den Stand der Finanzen und ihrer Wirksamkeit Etwas durch den Druck bekannt gemacht. Und seit dem haben sich diese öffentlichen Rechnungsablagen von Zeit zu Zeit wiederholt und geschehen jetzt alle Jahre.

## XIII.

# Gründung einer Seeschiffer-Witwencasse.

Wie die Seeschiffer für ihre Witwen sorgen wollten. — Ihre Anordnungen im Jahre 1700. — Lamentables Ende dieser ungeschickt angelegten Stiftung. — Erneuerung des Versuchs in späterer Zeit.

Nach der Stiftung der Seeschiffer-Sterbecasse im Jahre 1618, und nach der Begründung des Hafens in Vegesack, der die Seefahrt den größten Theil des 17. Jahrhundert beschäftigte, so wie ferner nach dem Bau des neuen Hauses im Jahre 1663, finde ich in den Annalen der Gesellschaft zunächst nichts Wichtiges bemerkt.

Die einzige darnach ins Leben tretende Neuerung von einigem Interesse waren die Bestrebungen der Schiffer, für ihre Witwen noch besser und specieller zu sorgen, als es das Haus Seefahrt seiner Einrichtung gemäß vermochte und die endliche Stiftung einer Seeschiffer-Witwencasse im Jahre 1700.

Die Seefahrt besaß immer nur eine sehr beschränkte Anzahl Prövenwohnungen. Dazu war es ein altes Gesetz, daß hülfsbedürftige Männer bei der Zulassung zum Genuß dieser Wohnungen vor den Frauen den Vorzug haben sollten.*) Da die Seefahrt, ihrer Bestimmung gemäß, gar vielen Gattungen

*) Ich finde dies mehre Male in den alten Protokollen der Seefahrt ausdrücklich bestimmt.

von Bedrängten, sogar fremden Schiffbrüchigen ihre Wohlthaten zukommen ließ, so mochten die armen zahlreichen Witwen der stets decimirten Schifferschaft sich oft vernachlässigt sehen. Die Männer fingen daher an, darauf zu denken, wie sie für die Zukunft ihrer Frauen durch ein ihnen besonders gewidmetes Neben- oder Zweiginstitut der Seefahrt noch besser sorgen könnten.

Schon gegen Ende des 17. Jahrhunderts beriethen sich mehrere „Brüder" (Seefahrts-Mitglieder?) darüber. Am 12. Februar des Jahres 1700 traten sie in der Seefahrt zusammen, und beschlossen: „eine Seefahrende-Wittwen-Caß unter einander aufzurichten". Sie bildeten dadurch gleich einen Fond, daß ein jeder Beitretende etwas zuschoß. Und außerdem wurde festgesetzt, daß für die Zukunft jedes Mitglied so viel zu der Casse beitragen solle, „als es der Seefahrt für 20 Thaler Bodmerei bezahlte". Die, welche nicht mehr zur See führen (die Landleute), sollten jährlich so viel beitragen, als sie an die Seefahrt „für zwei Engelse Reisen" (Reisen nach England) entrichteten. Aus den so zusammengebrachten Geldern sollten jeder nachgelaßenen Witwe eines beisteuernden Bruders 20 Thaler jährlich bezahlt werden. — Außerdem sollten auch dann und wann noch „gebrechliche Brüder" aus der Casse unterstützt werden. „Wenn etwa die Casse zu kurz käme, und nicht allen Witwen die ihnen versprochene Jahresrente auszahlen könnte, so sollten die Brüder so viel zuschießen, als nöthig sein würde, um die Witwen zu bezahlen."

Es wurden vier „Gedeputirte" gewählt und eine in der Seefahrt zu deponirende „Lade" beschafft, mit 4 Schlössern und 4 Schlüsseln, von denen jeder der vier „Gedeputirten" einen haben sollte, wie man denn solche 4 Vorsteher, 4 Schlösser und 4 Schlüssel fast bei allen Verbindungen und Cassen jener Zeit in unseren Städten findet.

Allein diese „Seefahrende-Wittwen-Caß" hatte nichts weniger als ein gutes Gedeihen.

Natürlich verstand man sich damals noch nicht auf die

zweckmäßige Organisation solcher Institute und vermochte die — namentlich bei Seeschiffern — so schwierige Berechnung der Wahrscheinlichkeit der Mortalität wohl noch nicht mit einiger Aussicht auf guten Erfolg anzustellen. Die Bestimmung, daß alle Brüder so viel zuschießen sollten, als zur Befriedigung der Witwen fehlte, führte schon im Jahre 1709 zu „Irrungen". Und im Jahre 1711 erkannten die Brüder, „daß die Casse auf diesem Fuße gar nicht weiter fort bestehen könne."

Zweiundvierzig unzufriedene Mitglieder waren schon nach und nach ausgetreten, und die übrigen Brüder wußten sich in mehrfachen Versammlungen und Berathungen nicht zu helfen. Am Ende wollte Niemand mehr Vorstand der unglücklichen Gesellschaft sein. „Capitän Hans Jantzen", der bis dahin Verwalter gewesen war und die „Lade" im Hause hatte, „verlangte nichts mehr mit der Sache zu thun zu haben", ließ „die Lade" auf einen Schiebkarren setzen und schickte sie einem „andern Bruder" zu.

Da auch dieser „Bruder" sich weigerte, die Verantwortung zu übernehmen, so blieb der Schiebkarren mit sammt „der Lade" auf der Straße stehen, und von da „nahm sie endlich Jakob Koster, damit sie nicht geplündert würde, in sein Haus."

Mit diesem „Koster" thaten sich der Rest der Brüder, 13 an der Zahl, zusammen, beschlossen, die Casse aufzuheben, und die darin befindlichen Gelder unter sich und den vorhandenen Witwen nach gewissen von ihnen beliebten Bestimmungen zu theilen.

Dagegen erfolgte aber dann ein Protest und eine „Weh- und demüthige Supplik" an den Senat von Seiten dieser Witwen, die sich durch die Art der Vertheilung in ihren Rechten und Ansprüchen verletzt glaubten und behaupteten, die Brüder seien den Statuten der Gesellschaft gemäß verpflichtet, so viel zuzuschießen, als nöthig wäre, um ihnen, den Witwen, für die Lebenszeit ihre Pension zu sichern.

Der Senat ernannte für diesen schwierigen Fall eine Com-

mission, von deren Entscheidungen ich aber nichts weiter aufgezeichnet finde. Die ganze Angelegenheit nahm ein mir unbekanntes, aber vermuthlich sehr unbefriedigendes Ende.*) Das Bedürfniß zu einem solchen Institute dauerte aber fort, und die Idee dazu lebte in besserer Gestalt nach mehren Jahrzehnten wieder auf.

Im Jahre 1780 traten wiederum in der Seefahrt fünfunddreißig Schiffscapitäne zusammen und erklärten, „wie sie es zum öftern mit den empfindlichsten Schmerzen ansehen müßen, welcher gestalt viele Seeschiffer-Witwen durch einen so unglücklichen als plötzlichen Verlust ihrer Ehe-Männer, in die traurigste Lage versetzt worden; und wie sie es dahero für höchst nöthig und ihrer zu ihren Ehefrauen tragenden Liebe für gemäß und schuldig erachtet, einen Entwurf zu einen Beytrag zu machen, welchergestalt nach ihrem erfolgenden seeligen Abschiede aus dieser Zeitlichkeit ihre Witwen in etwas noch erquicket werden möchten. Und daß sie solches um so viel nothwendiger ansähen, da sie nach ihrem Beruf, weil derselbe zu viel mit Lebens-Gefahr verknüpft gehe, in andere Witwen-Cassen nicht aufgenommen werden könnten. Sie hätten daher zur Erreichung ihres Endzwecks gewisse diensame Punkte entworfen, und da dieselben zur bessern Versorgung ihrer Witwen und zur Wohlfahrt des Staats abzweckten, schmeichelten sie sich, daß sie einen allgemeinen Beyfall davon tragen, und mit willigen Herzen auf- und angenommen werden würden."

Sie gründeten mithin eine neue „Seeschiffer-Witwencasse", und bestimmten, daß kein Seeschiffer, der nicht die Gerechtigkeit des Hauses Seefahrt geleistet habe, Mitglied der Casse werden könne.

Dem zu stiftenden Fonds wurden ungefähr wieder dieselben

*) Die Akten über alle diese Dinge befinden sich im Besitze eines Herren in Bremen, der die Güte hatte, mich die darauf bezüglichen Papiere einsehen zu lassen. Nach ihnen habe ich das Schicksal der Casse darzustellen versucht. Auch im Staats-Archive K. 11. d. 7. befindet sich darüber Einiges.

Grundlagen gegeben, wie im Jahre 1700, das heißt zunächst von jedem Mitgliede gewisse zu leistende Einschüsse und dann wiederum die alten bei allen diesen Schifferinstituten so beliebten „Bodmerei- oder Reisegelder", die wie bei der Seefahrt nach der Größe der Reise tarifirt wurden.

Doch wurde dies Mal die Größe jener Einschüsse nach dem Alter der beitretenden Mitglieder und nach der Wahrscheinlichkeit ihres Todes bestimmt. Auch wurden außer jenen Einschüssen und Reisegeldern noch vierteljährliche regelmäßige Beiträge beliebt. Die, welche nicht mehr zur See führen (die Landleute) sollten statt der Reisegelder jährlich 4 Thaler beisteuern. Und aus dem so Gesammelten sollte jede Frau die ihren Mann verlöre jährlich 40 Thaler ausbezahlt erhalten.

Die Mitglieder dieser Gesellschaft hielten ihre Versammlungen in dem Hause Seefahrt, deponirten ihre Gelder und Papiere eben daselbst. Da auch nur Seefahrt-Mitglieder beitreten konnten, und noch außerdem die Bestimmung gemacht wurde, daß der administrirende Vorsteher des Hauses Seefahrt bei den Versammlungen und Beschlüssen der Gesellschaft zur Berathung hinzuzuziehen sei und endlich, wenn die Gesellschaft je aufgelöst würde, das übrigbleibende Vermögen dem Hause Seefahrt anheimfallen sollte, so ist aus dem Allen hinreichend klar, daß das Ganze nur als Filial- und Ergänzungs-Institut des Hauses Seefahrt betrachtet werden konnte.

Man begann mit einem kleinen Capitale von 397 Thaler. Da man aber die Einrichtungen und Gesetze im Verlaufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mehrfach — zuletzt im Jahre 1861 — verbesserte, da sich in Folge dessen die Anzahl der Theilnehmer mehrte, und auch durch Geschenke und Vermächtnisse immer mehr Summen zuflossen, so stieg endlich, besonders seit 1850, das Capital der Gesellschaft bedeutend und betrug im Jahre 1860: 14,167 Thaler 39 Grote.

Im Jahre 1850 überwies das Collegium der Aelterleute, das schon seit 1839 die Seeschiffer-Witwencasse mit jährlich

100 Thalern, (den Zinsen der auf dem Schütting deponirten Sklavencasse) unterstützt hatte, dem Seeschiffer-Witweninstitute ein späterhin auszuzahlendes Capital 14,004 Thaler 55 Grote,*) (die Hälfte des bei jenem Collegium durch die Eintrittsgelder seiner Mitglieder gebildeten Capitals), so daß daher die Mittel dieser Anstalt in Zukunft nicht unbedeutend sein werden.

Auf eine weitere Schilderung der Einrichtungen, Geschichte und Gesetze dieses Instituts will ich hier nicht eingehen, da ich überhaupt das Ganze nur als eines Nebenzweiges des Hauses Seefahrt, das dazu den Impuls gab, erwähnte.

---

*) Die andere Hälfte dieses Capitals, das die Mitglieder jenes Collegiums bei der Auflösung desselben unter sich zu theilen ein Recht gehabt hätten, wurde von ihnen in eben so uneigennütziger und patriotischer Weise dem Hause Seefahrt überwiesen. Beide Summen sollten indeß erst nach dem Tode des letzten Mitgliedes des frühern Collegiums wirklich ausbezahlt werden.

# XIV.

## Wie Bürgermeiſter Mindemann im Jahre 1775 die große Seefahrts-Mahlzeit abſchaffen will, nebſt der früheren Geſchichte dieſes Feſtes.

Das in dem Stiftungsbriefe des Hauſes Seefahrt erwähnte Biertrinken der Schiffer bei der Rechnungs-Ablage ihrer Vorſteher. — Allmähliche Ausbildung und Ausartung des Feſtes. — Der „Haupttag“. — Die „Rechnungs-Mahlzeit“. — Der „dritte Tag“. — Die „Dankſagungs-Mahlzeit“. — Die Bierprobe oder „Schmecke-Mahlzeit“. — Seit 1640 eintretende Beſchränkungen. — Abſchaffung der „Bündels“, — und der „Umſchickung“, des Biers und Stockfiſches. — Wie Bürgermeiſter Mindemann 1755 alle Feſte und Mahlzeiten der Brüderſchaften und Aemter in Bremen abſchafft und auch die große Seefahrts-Mahlzeit verbietet. — Verhandlungen der Vorſteher mit dem Rathe darüber. — Wie die Mahlzeit mit dem Weſen und der Exiſtenz der Seefahrt verwachſen iſt. — Wie der Streit geſchlichtet wird. —

---

Aus dem ferneren Verlaufe des 18. Jahrhunderts wüßte ich keine für das Haus Seefahrt intereſſantere Begebenheit als ſeine Differenz mit dem Senate über die Fortexiſtenz ſeiner altherkömmlichen ſogenannten „Schaffermahlzeit“ im Jahre 1755.

Es ſcheint, daß der damals regierende Präſident des Senats, Bürgermeiſter Volchard Mindemann, ein ſehr ernſter und geſtrenger Herr, der Freiheit und Fröhlichkeit der Bürger abhold war. Noch heut' zu Tage lebt hie und da in der Stadt das Andenken an ihn, und Leute, die etwas von ihm wiſſen, ſprechen noch von dem „Tyrannen Mindemann.“

Unter seinem Präsidium hob der Senat alle alten Feste und Mahlzeiten der Aemter und Brüderschaften auf, und mit einem gleichen Schicksale bedrohte er „die große Schafferschaft“ der Seefahrt, die aber eine so eigenthümliche Bedeutung für diese Anstalt gewonnen hatte, und gewissermaßen, als ein Theil ihrer Constitution, so innig mit ihrem Wesen verwachsen war, daß die Vorsteher des Hauses erklärten, es sei damit zugleich auch die ganze Existenz ihrer Anstalt bedroht, und sich gegen ein ihre Mahlzeit antastendes Dekret des Senats nach Kräften wehrten. —

Zum bessern Verständniß dieser Dinge wird es indeß nöthig sein, die Geschichte dieses Festes und seines allmähligen Wachsthums ein wenig zu beleuchten, wobei sich denn außerdem auch noch manches für die Sitten und Gebräuche der Zeit allgemein Interessantes herausstellen wird.

Wie alle Dinge, fing auch diese „große“ Angelegenheit zuerst ganz klein an. Schon in der ersten Stiftungs-Urkunde der Seefahrt vom Jahre 1545, als die Gesellschaft noch weiter nichts besaß, als eine „Kiste“, gab es, nach Dem, was ich oben sagte, einen Artikel über „das Bier und was sonst bei der Rechnungsablage der Vorsteher getrunken und verzehrt werden möchte,“ und es wurde bestimmt, „daß die Kosten dieser Dinge nicht aus der Armencasse gedeckt werden sollten, vielmehr Jeder sie aus seinem eigenen Beutel bezahlen solle.“

Die Rechnungsablage der abgehenden Vorsteher und Schaffer der Gesellschaft war die wichtigste Transaktion im Laufe des ganzen Jahres. Es wurden dabei alle Hauptmitglieder der Gesellschaft in corpore versammelt. Man erkannte dabei, was in der Zwischenzeit geleistet und gewonnen war. Man schöpfte frische Hoffnung für die Zukunft, wählte zugleich neue Häupter und berieth sich über die etwa einzuführenden Verbesserungen. Aufforderung genug, um durch ein schließliches gemeinsames Brudermahl Alles zu besiegeln, und in Harmonie aufzulösen.

Eine jährliche „Rechnungsmahlzeit“ war daher wie fast

bei allen Aemtern, Brüderschaften und Instituten der Stadt, so auch bei dem Hause Seefahrt ein sehr natürliches Ergebniß. Bei den Schiffern erlangte sie aber von vornherein noch eine ganz eigenthümliche und erhöhte Bedeutung.

Nach der Bestimmung der ältesten Gesetze des Stifts sollten die Vorsteher Rechnung ablegen „bevor die Schiffer von Haus fahren," d. h. vor dem 22. Februar. Denn das war nach einer alten Gewohnheit, so wie auch nach den darüber zu verschiedenen Zeiten erlassenen Beschlüssen des hanseatischen Bundes der Endtermin des Winterlagers. *)

Jene Bestimmung wurde natürlich deßwegen getroffen, damit den Schiffern, die im Sommer unterwegs waren, nicht die Gelegenheit geraubt werde, dabei zugegen zu sein. So kam es denn, daß wie die Rechnungsablage auch die sie begleitende große Mahlzeit regelmäßig in den Anfang oder doch vor die Mitte Februars fiel. Sie wurde daher den Schiffern zugleich auch ein sehr bedeutungsvolles Abschiedsmahl, die letzte fröhliche und freundschaftliche Zusammenkunft, die sie kurz vor dem neu beginnenden Kampfe mit den Wogen und Winden feierten. Für viele ist es im Laufe der Zeiten die Henkersmahlzeit gewesen. Denn oft genug hat es sich ereignet, das ein Schiffs-Commandeur, nachdem er mit seinen Brüdern aus den silbernen Seefahrtsbechern getrunken und mit ihren hübschen Töchtern auf dem Seefahrtsballe getanzt, bald darauf an den Küsten von Norwegen „mit Mann und Maus" zu Grunde ging. —

Auch in anderen Hansestädten feierten die Seeschiffer ihre jährlichen Mahlzeiten und Gilde-Festlichkeiten im Februar. Die Lübeckische Schiffer-Gesellschaft, z. B. an den Donnerstagen nach Septuagesimae und Sexagesimae, die auch meistens in die bezeichnete Zeit fielen. Ja, auch die alten Römer und

*) Die Bestimmungen darüber haben indeß gewechselt. Im Ganzen wurde aber Martini (Anfang November) als das gesetzmäßige Ende und meistens der 22. Februar, zuweilen auch Lichtmeß als der erlaubte Anfang der Schifffahrt in den Seestädten des nordwestlichen Deutschlands bezeichnet.

sogar schon die Egypter haben ihre Seefahrts-Festlichkeiten aus denselben Gründen ungefähr um dieselbe Jahreszeit gehabt. Bei den Römern fielen die Neptuns-Tage in den Anfang März.

In welcher Lokalität die ältesten Vorsteher der „Armen Seefahrt," bevor sie sich in der Hutfilterstraße ankauften, ihre Rechnung abgelegt und wo sie dabei ihr „Bier" getrunken haben mögen, ist mir, wie ich oben sagte, ein kleines Räthsel geblieben. Seit dem Jahre 1561, nachdem sie jenes Haus gekauft und sich auch mit den „fürnehmen Kaufleuten und Schiffsrhedern" verbunden hatten, wurde vermuthlich die Mahlzeit allmählig etwas stattlicher und umständlicher. Und sie erlangte zugleich durch diesen Beitritt der Kaufleute wieder eine ganz eigenthümliche und erhöhte Bedeutung; nämlich die einer heitern und zwanglosen Vereinigung zweier in ihren Interessen zwar verknüpfter, aber in ihrer bürgerlichen Stellung doch sehr verschiedener Stände, die außer ihren Geschäften, wobei der eine dem andern mehr oder weniger subordinirt war, wenig gesellige Berührung mit einander hatten, sich aber bei dem großen Feste des Hauses Seefahrt auf gleichem Fuße und in gemeinsamer Fröhlichkeit begegneten. Auch als ein Bruderfest der Kaufleute und Schiffer ist daher die Seefahrtsmahlzeit stets mit besonderer Vorliebe gepflegt worden.

Wahrscheinlich hörte auch mit dem Beitritte der Kaufleute gleich das Prorata-Zahlen bei der Mahlzeit auf, das unter den Schiffern herkömmlich und gesetzlich gewesen war. Den reichen Kaufleuten mochte es nicht gefallen, mit den Schiffern, deren Beutel so viel knapper war, pro rata zu gehen. Sie führten vermuthlich die Bestimmung ein, daß Einer oder Einige das Ganze oder doch die Hauptsache dabei auf sich nehmen sollten, und es fielen diese Mühe und Kosten nunden sogenannten „Schaffern" zu.

Ich zeigte schon oben, daß diese „Schaffer" schon 1561 in der Seefahrt existirten, und daß man anfänglich damit diejenigen Geschäftsführer bezeichnete, welche die Haupteinnahme des Hauses, die sogenannten Bodmerei- oder Reise-Gelder

und die Monatsgelder von den Schiffern einzukassiren hatten. Die Schaffer mußten über diesen ihnen anvertrauten Verwaltungszweig eine besondere jährliche Rechnung ablegen, der dann noch eine General-Rechnungsablage der Vorsteher folgte. Den Schiffern erschien die Rechnungsablage der Schaffer über die ausschließlich von ihnen selbst herrührenden Bodmereigelder vermuthlich als die Hauptsache. Daher sie bei ihr immer zahlreich zugegen waren und auch das jährliche Festmahl mit ihr verbunden wurde. Die resumirende und allgemeine Verwaltungsrechnung der Vorsteher kam dann gleich post festum. —

Soweit unsere Nachrichten hinaufreichen, sehen wir vier Schaffer, von denen zwei aus den Kaufleuten und zwei aus den Schiffern waren. Vermuthlich nahm man von vornherein dazu jüngere Mitglieder, die sich auszeichnen und Verdienste um das Haus erwerben wollten. Was sie anfänglich freiwillig auf sich nahmen, wurde nachher zur Pflicht, und es wurde bald ein Gesetz, daß die kaufmännischen Mitglieder nicht zu Vorstehern gewählt und die Schiffer-Mitglieder nicht aller Wohlthaten des Hauses theilhaftig werden könnten, wenn sie nicht zuvor die jährliche Mahlzeit gegeben hätten. Von dem dabei stattfindenden Kostenaufwande fiel indeß schon frühzeitig den kaufmännischen Schaffern der Löwen-Antheil zu, d. h. es wurde festgesetzt, daß die Schiffer-Schaffer nur eine gewisse kleine bestimmte Summe (jetzt jeder 50 ℔) dazu beizutragen, die kaufmännischen Schaffer aber für den ganzen Rest gut zu stehen hätten.

In den ersten Jahrzehnten 1561 muß die Schaffermahlzeit noch nicht als eine sehr große Angelegenheit betrachtet worden sein. Denn in den plattdeutschen Protokollen aus jener Zeit wird sie nie erwähnt, während die Annalisten sie in den spätern Büchern aus dem 17. und 18. Jahrhundert immer umständlich beschreiben. Da es dabei die Schaffer einander zuvorthun wollten, und da Essen und Trinken für den Norddeutschen überhaupt ein glitscheriges Terrain ist, so gedieh die Sache schon zu Anfang des 17. Jahrhunderts zu einer überflüssigen Größe.

Zu der Mahlzeit, die anfänglich nur eine kleine Rekreation nach abgemachten Geschäften (nach Ablegung der Schafferrechnung über die Bodmerei-Gelder) sein sollte, wurden allmählig so viele Gäste eingeladen, und die Vorbereitungen nahmen so viel Zeit weg, daß man am Ende beides nicht an demselben Tage bestreiten konnte. Man sah sich daher genöthigt, die Rechnungsablage, ursprünglich die Hauptangelegenheit, an einem besondern Tage vorzunehmen, und die Mahlzeit auf den folgenden Tag zu setzen.

Nun konnten aber doch auch bei der Rechnungsablage die Versammelten wieder nicht ganz nüchtern bleiben. Es mußte „etwas dabei präsentirt werden." Anfänglich war es wenig. Allmählich aber artete auch dieß Wenige wieder in eine förmliche Mahlzeit aus, und es entstand daher neben und vor Dem, was man die „große Schaffermahlzeit," bei welcher viele Gäste geladen wurden, nannte, eine kleine „Rechnungsmahlzeit," an der indeß nur die geschäftsführenden Vorsteher, Schaffer und Aeltesten Theil nahmen. —

Bei diesen beiden Mahlzeiten wurde die ganze Freude nur Männern zu Theil. Frauen durften nicht dazu eingeladen werden. Da indeß die Gattinnen der Herren Schaffer natürlich häufig dabei zu Rathe gezogen wurden und mitunter auch ihr gutes Theil Arbeit dabei bekamen, so schien es unbillig, daß sie ganz leer ausgehen sollten. Zudem waren auch immer von der großen Mahlzeit noch manche beaux restes geblieben. Es wurde daher bald noch ein Festtag hinzugefügt, und an diesem den „Eheliebsten der Herren Schaffer und Vorsteher" und natürlich auch ihren schönen Töchtern und den Freundinnen derselben ein abermaliges Fest mit Musik und Tanz gegeben. Dieses Damenfest mit Ball finde ich in den ältesten Aufzeichnungen darüber „den dritten Tag" genannt.

Da die Schaffer bei Anordnung aller dieser Mahlzeiten nicht wenig Lasten und Kosten zum Frommen der ganzen Gesellschaft übernahmen, so schien es christlich und angemessen, ihnen für ihre

Mühewaltung einen besondern Dank auszusprechen. — Dieß geschah — um eine Pause zumachen, — acht Tage nach der großen Mahlzeit im Namen des Hauses durch die Vorsteher. Natürlich mußten auch bei diesem „Danke“ die Becher erklingen, und so entstand bald die sogenannte „Danksagungs-Mahlzeit,“ welche nun die Vorsteher den Wirthen der vorigen Festtage, d. h. den Schaffern, gaben, und bei der außer ihnen nur wenige durch eigene Beschlüsse bestimmte Personen zugezogen wurden.

Natürlich waren zur Anordnung so mannigfacher Festlichkeiten mehre Versammlungen und Berathungen nöthig. Namentlich mußte man sich so wohl das „starke“ als auch das „enkelte“ Bier, das Hauptgetränk bei den damaligen Gelagen, in gehöriger Quantität und Qualität verschaffen. Es wurde daher ein Tag „zum Kosten des Biers“ bestimmt. Mehre Bierbrauer schickten Proben ihrer Getränke ein, und bei Dem, dessen Sorte den versammelten Kennern am besten gefiel, wurde die Bestellung gemacht. Es ist unmöglich, ein Getränk richtig zu würdigen, ohne zwischendurch etwas Trockenes zu genießen. Ein Imbiß war bei der „Bierprobe“ also nothwendig. Und auch dieser Imbiß artete, auf dem für Festgelage so fruchtbaren Boden des 17. Jahrhunderts in Bremen, auch bald wieder zu einem förmlichen Diné aus, welches man „die Schmecke-Bier-Mahlzeit“ nannte. —

Die verschiedenen Perioden, in denen jede dieser Festlichkeiten wie wuchernde Pilze neben einander aufschossen, lassen sich nicht mehr genau bestimmen. Doch scheint der ganze Complex von Gelagen schon 100 Jahre nach der Stiftung der Seefahrt ziemlich vollständig dagestanden zu haben. Denn aus dem Jahre 1640 datirt das erste Einschreiten gegen Uebermaaß, der erste förmliche „Beschluß der Herren und Aeltesten gegen den Mißbrauch und die hochauflaufenden Kosten der Mahlzeiten.“ In diesem schriftlich aufgesetzten Beschlusse, der sehr feierlich anfängt: „Kund und zu wissen sei hiermit jeder männiglich“ und der „vom sechszehnten Tage des Monats Januarii im Jahre 1640 nach der heilwärtigen Geburt unseres

Herrn“ datirt ist, den auch die Vorsteher „öffentlich in der Seefahrt aufhängen ließen,“ werden die verschiedenen Theile des Festes ziemlich deutlich bezeichnet. Man beschränkte dießmal nur die Anzahl der einzuladenden Gäste ein wenig. Am „Haupttage“ sollten die Schaffer jeder bloß zwei von „ihren guten Freunden“ und am „dritten Tage“ gar keine Fremden, sondern nur die Vorsteher, Aeltesten „und deren Frauens“ einladen dürfen. Wenn sie dagegen handelten, sollten sie mit Geldbußen zum Frommen der Armen belegt werden. —

Trotz dieser Anno 1640 beliebten Beschränkung der Gästezahl, scheint es dann und wann doch noch allzumunter bei der „großen Schafferschaft“ hergegangen zu sein. Die Schiffer dermaliger Zeit waren noch ziemlich derb. Es waren darunter viele von den kleinen Smack-Commandeuren, die in die Fischlande segelten, „Bergefahrer,“ „Hitlandsfahrer“ und dergleichen, welche in Bezug auf ihre Manieren ungefähr denjenigen Schiffern gleichen mochten, die man noch jetzt im Norden Skandinaviens, bei den Loffoden und bei Hammerfest findet. Beim „Schmeckebier“, so erzählt man sich wenigstens, pflegte damals wohl der eine oder andere dieser alten „Bergefahrer,“ wenn er zum Examen berufen war, den Gerstensaft auf eine Bank zu gießen, sich darauf zu setzen, und die Güte des Getränks darnach zu beurtheilen, ob er mit seiner ledernen Hose auf der Bank kleben bliebe oder nicht.

Kein Wunder, daß solche Leute, wenn ihnen das gut befundene Bier nachher zu Kopf stieg, zuweilen sich in „Mißverständnisse“ verwickelten, und daß wir in den gewissenhaften Protokollen des 17. Jahrhunderts manche unliebsame Andeutungen darüber finden. Bei einer Mahlzeit „gerieth Johann Meier mit Heinrich Brauer in Streit“ und goß diesem eine Portion des klebrigen Getränks über den Kopf, wofür er in eine Strafe von 2 Thaler genommen wurde. Ein ander Mal begegnete „Joost Butendohr dem Johann Apers bei der Mahlzeit mit ehrenrührigen Worten,“ die nach der Höhe der Pön („60 Mark“)

zu schließen in der That wohl sehr kräftig, wie das Bier selbst, gewesen sein mögen. Im Jahre 1670 scheint sogar ein ziemlich umfangreicher Zwist und Kampf bei dem Brudermahl ausgebrochen zu sein. Denn es wurden „wegen über Tisch gepflogener Schlägerei“ mehre Festgäste auf respective 2, 4, 6 und 12 Thaler Pön gesetzt.

An solchen Dingen nun nahmen natürlich viele ehrbare und ernste Leute Anstoß. Und bei manchen bildete sich daher schon im 17. Jahrhundert die Ansicht, daß die lärmigen und üppigen Schaffermahlzeiten der Seefahrt ein übler Gebrauch seien der mit den Zwecken der milden Anstalt in schneidendem Contraste stehe und gänzlich abgeschafft werden müsse. Viele machten sich auch ein Gewissen daraus, dazu beizutragen oder eine Wahl zum Schaffer in der Seefahrt anzunehmen.

So that ein Kaufmann Claus Mindermann „aus Gründen ein Gelübde und schwur sich zu, er wolle die Schafferschaft nie halten“ und als die Wahl auf ihn fiel und eine Deputation ihn zur Uebernahme des Amtes einlud, entschuldigte er sich wegen seines Eides, schenkte aber, um zu beweisen, daß es nicht aus Knauserei geschehe, der Armen Seefahrt 14 Last Danziger Roggen und 5 Tonnen Biers. Auch ein anderer Kaufmann, Hieronymus Grebbe, schenkte der Seefahrt im Jahre 1704 dafür, daß man ihn der Schafferschaft entlassen hatte, 2 silberne Becher, 97½ Loth an Gewicht, und Johann Slichting aus demselben Grunde 200 Thaler. Wiederum einige Jahre später „ist Herr Johann Wichelhausen von der Schafferschaft entlassen worden, da er sie nicht halten wolle, glaubend, sie müsse gänzlich abgestellt werden.“

Da sich solche Ansichten immer mehr geltend machten, so trat man daher im Anfange des 18. Jahrhunderts, nämlich Anno 1716, wie man es dem Gesagten nach schon 1640 versucht hatte, abermals mit einigen Beschränkungen gegen die Seefahrts-Festlichkeiten auf.

In dem besagten Jahre wurde festgesetzt, daß die

Schmeckebier-Mahlzeit aufhören solle, und daß bei der „Bierprobe“ von den Schaffern, „hinfüro nur etwas Käse, Butter und Zwieback nebst Pfeife und Taback“ aufgesetzt werden dürfe.

Auch die „Rechnungs-Mahlzeit“ hob man in demselben Jahre auf und bestimmte, daß bei der Rechnungsablage die Schaffer nichts als „eine Schüssel mit Ochsenzunge oder sonst etwas kaltes Fleisch“, (natürlich außer dem unausweichlichen Seefahrtsbier und Pfeife und Taback) präsentiren lassen sollten.

Auch bei der „großen Schafferschaft“ selbst wurden in demselben Jahre einige Reformen gemacht, namentlich die sogenannten „Bündels“ abgeschafft. Diese „Bündels“ die damals nicht nur in der Seefahrt, sondern auch bei andern öffentlichen Gastmahlen, bei Hochzeiten und Tauffesten in Gebrauch waren, bestanden darin, daß jeder Gast die Erlaubniß hatte, eine Serviette oder ein Tuch mitzubringen, darin an Backwerk und sonstigen transportabeln Speisen beizupacken, was er lassen konnte und dies appetitliche Bündel den Seinigen nach Hause zu tragen. Auf Ersuchen der Herren Schaffer „wurde nun placetirt, daß diese Bündels, sintemalen viel Unordnungen dabei vorzugehen pflegten, abgestellt werden sollten, und daß man statt ihrer lieber den Armen etwas zukommen lassen wollte.“ Ich mag hierbei in Parenthese bemerken, daß auch bei andern herkömmlichen Mahlzeiten in der Stadt Bremen zu derselben Zeit diese „Bündels“ abgeschafft wurden. Namentlich finde ich, *) daß man auch bei den jährlichen Mahlzeiten des städtischen Offizier-Corps im Anfange des Jahrhunderts „die Bündels“ aufgab.

Eine andere den sogenannten „Bündels“ verwandte Mahlzeitssitte das „Umschicken des Biers und Stockfisches“ blieb damals (im Jahre 1716) noch bestehen. Diese sogenannte „Umschickung“ bestand darin, daß man vor dem Feste gewissen

*) In einem mir darüber von einem verehrten Freunde mitgetheilten alten Buche.

befreundeten Personen und Gesellschaften, namentlich dem der Seefahrt so verwandten und günstigen Collegium der Herren Aelterleute, eine Quantität des angekauften Biers und Stockfisches, zum Präsente und Gruße zusandte. Die Herren Aelterleute feierten ebenfalls eine kleine „Rechnungs-Mahlzeit," gewöhnlich im Anfange Februars und zwar meistens 8 Tage früher als das Haus Seefahrt auf dem sogenannten „Tonnenhofe," einem am Ufer der Weser gelegenem Hause, in welchem die Tonnen für die Weserschifffahrt, die unter der Inspektion der Aelterleute standen, aufbewahrt wurden. Bei dieser Mahlzeit pflegte nun das Haus Seefahrt das „Collegium Seniorum" mit einer Probe seines Biers und Stockfisches zu bekomplimentiren. Mehre junge Mädchen, sauber angethan mit weißen Schürzen, trugen im Namen des Hauses den Vorstehern der Kaufmannschaft den Stockfisch und das Seefahrtsbier auf. Sie erhielten dafür ein Douceur und auch eine Gabe der reichen Herren für die milde Stiftung. Die Aelterleute pflegten daher auch wohl ihr Tonnenhof-Fest: „die Schmecke-Mahlzeit" zu nennen, weil sie dabei das Bier und den Stockfisch des Hauses Seefahrt kosteten.

Trotz der oben angeführten im Jahre 1716 beliebten Beschränkungen blieb bei den Seefahrtsmahlzeiten noch immer genug Ueberflüssiges, was ernsten und bescheidenen Leuten Anstoß geben konnte, und da sich gegen die Mitte des 18. Jahrhunderts „wieder einige Unordnungen, welche den anwesenden Freunden und Herren zur großen Beschwerde gereichten, eingestellt hatten," so schickten sich Vorsteher und Aeltesten der Seefahrt zu einer abermaligen Mahlzeits-Reform an.

Im Jahre 1755 waren überhaupt in der ganzen Stadt die Gedanken zu solchen Reformen um so leichter reif geworden, da eben jener gestrenge Herr Bürgermeister Mindemann an der Spitze der Regierung stand. Der Senat, der eine Reform an Haupt und Gliedern durchsetzen wollte, begann damit, an seinen eigenen Festen die Gärtner-Scheere zu legen, und unter andern „die große Raths-Mahlzeit am Tage Lätare nach

Vorlesung der kündigen Rolle“ aufzuheben. Er mochte daher um so unerbittlicher gegen andere Bürger-Collegien vorgehen, und verbot noch in demselben Jahre „die verschwenderischen Mahlzeiten aller Handwerker-Aemter und Brüderschaften.“ *)

Die Seefahrt als ein independentes Privat-Institut der Schiffer und Kaufleute war in dieses allgemeine Verbot nicht förmlich eingeschlossen. Doch wußte sie wohl, daß etwas Aehnliches auch für sie vorbereitet werde. Die Vorsteher des Hauses beeilten sich daher um so mehr, dem Ungewitter durch freiwillige Beschränkungen zuvorzukommen, und in einer General-Session der Seefahrt am 22. December 1755 beschlossen sie, daß bei ihren Mahlzeiten nur das altherkömmliche Essen „ohne die geringste Verbesserung“ gegeben werden, daß „das „Schmeckebier“ ganz und gar wegfallen,“ und daß wie die alten „Bündels“ so auch „die Umschickung des Biers“ gänzlich abgeschafft sein solle.

Es wurde ferner beliebt, daß hinführo kein Bremer, der nicht wirkliches Mitglied der Seefahrt sei und der nicht schon ein Mal selbst die große Mahlzeit gegeben habe, zum Feste eingeladen werden dürfe. Selbst nicht ein Mal „ihre nächsten Verwandten, Väter, Brüder und Söhne,“ sollten die Schaffer einladen dürfen, wenn dieselben nicht Mitglieder des Hauses wären.

Früher lud man und zwar seit den ältesten Zeiten auch den Rath der Stadt, die Herren Syndici und das Collegium seniorum (die Vorsteher der Kaufmannschaft) zu der großen Mahlzeit ein. Zwei Vorsteher der Seefahrt pflegten „dem Herkommen gemäß“ **) diese Einladung jenen Herren in Person zu überbringen. Jetzt aber wurde „durch plurima beschlossen, daß sie fernerhin nicht mehr sollten geinvitirt

*) Duntze l. c. Band IV. S. 246.

**) So heißt es schon in einem Protocolle vom Jahre 1661.

werden", und man fertigte sogleich einige Boten ab, um dieß dem Rathe und den Aelterleuten kund zu thun. *)

Dennoch wurde der befürchtete Schlag nicht parirt. Am 23. Januar 1756 „concludirte die Hochedle Wittheit auf geschehene Vorstellung des präsidirenden Herrn Bürgermeisters Mindemann, daß die bis anhero im Monat Februar gewöhnlich gehaltene große Mahlzeit in der Seefahrt gänzlich abzuschaffen und bei Ablegung der Rechnung den dazu erforderlichen Personen hinfüro nur ein Glas Wein zu präsentiren, dabei die jährliche Sammlung für die armen Seefahrenden allerdings beizubehalten sei." Der Senat ernannte zugleich eine Commission, die sowohl dieß Conclusum den Vorstehern und Aeltesten bei der Seefahrt intimiren als auch mit denselben überlegen sollte, wie die bisher auf Essen und Trinken gespendeten Gelder für's Zukünftige besser für das Wohl der Armen angewandt werden könnten.

Die Vorsteher und Mitglieder der Seefahrt, die ihre alte Mahlzeit aus einem ganz anderen Gesichtspunke betrachteten als der Senat, und sie für ein wesentliches Stück der ganzen Organisation ihrer Anstalt hielten, waren darüber nicht wenig allarmirt. Sie erschienen am 30. Januar in corpore vor den vom Rathe ernannten Herren Commissarien, und überreichten ihnen eine Denkschrift, worin sie die Geschichte ihrer ganzen Anstalt von der ersten Fundation an vortrugen, auch zeigten, wie sehr die große Schaffermahlzeit mit dem Zwecke derselben verwachsen sei.

Dieselbe, sagten sie, sei stets eine bedeutungsvolle Angelegenheit für das Haus Seefahrt gewesen. Die Kaufleute und Schiffer setzten nicht nur eine Ehre darin, dazu eingeladen zu werden, sondern sie machten auch besonders daraus ein point d'honneur, daß sie ihrer Brüderschaft das Fest auf eigene Kosten

*) Diese Beschlüsse sind uns theils in den Protokollen, theils in besonderen Abschriften vollständig aufbewahrt.

gäben. Wenn die Mahlzeit, die so viele Theilnehmer herbeizöge, abgeschafft würde, so möchte auch wohl das Publikum, namentlich das kaufmännische, nicht mehr so eifrigen Antheil an der ganzen Sache nehmen. Bei der Mahlzeit fände auch immer eine Sammlung für die Armen statt, die ein bedeutendes aufbrächte, weil da mancher von der Fröhlichkeit des Augenblicks bewogen, wohl mehr gäbe, als er sonst gethan haben würden. Durch eine gänzliche Abschaffung der Mahlzeit, würden daher auch die Armen nicht wenig leiden. Sie gäben freilich zu, daß „das Mißvergnügen, welches ein Hochweiser Rath eine Zeit anhero über eingeschlichene Unordnungen habe blicken lassen," nicht ganz unbegründet gewesen sei. Daß solche Unordnungen eingerissen, „daran seien aber nur die Schuld, die nicht wachsam genug gewesen. Sie selbst hätten ihr Freundschaftsmahl in aller Unschuld von Alters her gehalten" und hätten auch schon seit lange sich bestrebt, jenen Ungehörigkeiten entgegen zu treten. Schon im Jahre 1640 hätten sie die Zahl der von jedem Schaffer einzuladenden fremden Gästen auf zwei beschränkt. Anno 1716 hätten sie „die Bündels" abgeschafft und jetzt auch die „Umschickung," und hätten überhaupt im vorigen Jahre 1755 die ganze Mahlzeit so reformiret, daß diese „vergnügte Begebenheit und angenehme Einrichtung" nun wohl im Stande sein dürfte, „einem Hochweisen Rathe sein Mißvergnügen zu benehmen."

Sie hofften daher, daß der Senat „ihre Bemühungen hochgeneigt ansehen und die Gerechtsame der Armen Seefahrt wie vor Alters geschehen, gütigst mainteniren würde, welches der löblichen Kaufmannschaft zum großen Ruhme und sämmtlichen seefahrenden Schiffern zum innigsten Vergnügen gereichen werde."

Allein Ampilissimus ließ sich nicht sogleich erweichen und gab am 30. Januar 1756 ein „Conclusum in pleno," wodurch den Vorstehern der Seefahrt intimiret wurde, „daß es schlechterdings bei dem am 23. Januar a. c. dieserhalb ergan-

genen Dekrete zu verbleiben habe, und dieß den jetzigen Schaffern bei der Seefahrt nochmals zu bedeuten sei.“

Jedoch die Seefahrtsmitglieder, die ihre Anstalt in einer ihrer Ehrenstücke bedroht glaubten, konnten sich natürlich hiebei nicht beruhigen. Sie setzten sich abermals ans Werk, nahmen ihre ganze Ueberredungsgabe und Kenntniß zusammen, stellten ihre besten Federn an und bestürmten die „Magnifici und Hochgebietenden Herren und Obern“ mit neuen umständlichen Suppliken, die sowohl für die Sache selbst als auch für die Bedeutung anderer ähnlicher Brüderschafts-Mahlzeiten und für die damalige Zeit so interessant und charakteristisch sind, daß ich hier noch einige Auszüge aus ihnen mittheilen mag.

Die Remonstranten und Supplikanten stellten in diesen neuen Schriften noch eindringlicher und ausführlicher vor, „daß die bisherigen Schaffermahlzeiten mit der Aufrechthaltung der milden Stiftung für seefahrende Arme so genau verbunden seien, daß jene von dieser ohne der letzern gänzlichen Untergang nicht, dagegen aber die Mißbräuche von den Mahlzeiten wohl könnten getrennet werden.“ „Wer auf den Finger Gottes Acht giebt,“ sagten sie, „hat dabei hundert Gelegenheiten, die Wege der Vorsehung zu bewundern, und zu sehen, wie sie durch geringscheinende Mittel Großes zu Wege bringt.“ „Schaffen heißt in der Seeleute Mundart zu Essen geben. Schaffer aber heißen diejenigen, so im Hause Seefahrt auf ihre Kosten zu Essen geben.“ Die reichen Kaufleute-Schaffer, so raisonniren sie weiter, machten sich aus dieser Sache ein Vergnügen, und verrichteten, wenn sie die Ehre hätten, zu Schaffern gewählt zu werden, dann auch mit Freuden die andern Geschäfte der Seefahrt, die Unterschreibung der Bodmerei-Briefe, das Einsammeln der Reisegelder und anderer Einkünfte. Auch die Seekapitäne übernähmen in der Aussicht, an den großen Festmahlen der Gesellschaft eingeladen zu werden, mit Freuden das mühselige Amt als sogenannte „Thaler-Männer“ mit der Büchse in der Stadt herumzugehen, und von den Bürgern Beiträge für die

Armen einzusammeln. — „Die große Schaffermahlzeit ist demnach der Grund zu dem Allen. Wenn man auf den Ursprung der Fundation zurückgeht, so wird man finden, daß dieselbe ihren Anfang, Aufnahme, Fortgang und Erhaltung nur der Schafferschaft oder dem Essengeben, wodurch die Liebe zur Station erhalten wird, zu verdanken hat.“ Ohne die Mahlzeit wären die Einkünfte nie so bedeutend gestiegen. Ja selbst der Luxus dabei sei nicht ohne Vortheil für die Armen gewesen. Denn da der Beutel ein Mal doch dabei weit habe aufgethan werden müssen, so habe man zuweilen zum Frommen der Armen wohl noch tiefer hineingegriffen und ihnen bedeutendere Geschenke gemacht, als es geschehen sein würde, wenn der Geldsack ganz zugeschnürt geblieben wäre. Sollte die Mahlzeit völlig cessiren, so wäre der Umsturz der ganzen Armen Seefahrt zu befürchten. Denn: „so wie es ohne wirkliches Essen keine Schaffer gäbe, also könnten auch ohne Schaffer die Einkünfte des Hauses nicht einkommen, und ohne die Mahlzeit werde auch niemand Lust haben, die Wahl zum Schaffer anzunehmen, weil man den Kaufleuten die Gelegenheit nähme, sich hervorzuthun. Auch der Thalermann werde Lust und Curagio zum Einsammeln der Gaben verlieren, die Reisegelder der Schiffskapitäne würden ihre Kraft einbüßen und selbst die Matrosen ihre Almosen zurückbehalten.“ Und den Armen würde später viel schwerer zu helfen sein, wenn ein solcher Senatsbeschluß die Seefahrt ihres stattlichen Ansehens und Einflusses beraube. Nach ihren neuesten Reformen werde auch Niemand mehr Anstoß an ihren Mahlzeiten nehmen können, denn darnach werde sie nur aus circa 40 Personen bestehen, und überhaupt kaum mehr als 40 Thaler kosten. Die Vorsteher hätten sich auf Treue und Glauben verbunden, dabei keine anderen Speisen aufzusetzen, als wie vor 200 Jahren gebräuchlich gewesen, „nämlich frisch und geräuchert Fleisch, Schinken, Sauerkraut, Stockfisch, Karpen, Käse und Butter.“ Am Ende ihres Exposés sprachen demnach die Vorsteher und Oberalten des

Hauses Seefahrt schließlich noch ein Mal die Hoffnung aus, daß ihnen der Rath die jetzt so eingeschränkte Mahlzeit, die so freundschaftlich gehalten werde, belassen und sie in dieser so kleinen unschuldigen Freiheit mainteniren werde. —

Und diese Hoffnung ging denn auch in Erfüllung. Denn noch am 20. Februar erließ die Wittheit ein neues Conclusum, worin sie „den unterdienstlich Supplicirenden erklärte, daß deren petito zwar vor der Hand zu deferiren, und die in Vorschlag gebrachten Articula zum Versuch zu confirmiren, jedoch aber denselben bei Vermeidung nachdrücklicher Ahndung zu intimiren sei, daß sie eine weitere Extension der Mahlzeit nicht wieder einreißen zu lassen hätten."

Am meisten hatte zu dieser günstigen Wendung der Dinge wohl ein Besuch mitgewirkt, den einige kluge Vorsteher dem präsidirenden Herrn Bürgermeister Mindemann machten, wobei sie ihm „privative" ihre Vorstellungen und ihre „unvorgreiflichen Gedanken und Beweggründe" persönlich einhändigten und ihm durch eine Explication der Bedeutung ihrer Mahlzeit, die, wie gesagt, gleichsam ein Ordensfest der alten Bremer Schiffergilde und ein Bruder-Mahl der Schiffer und Kaufleute sei, durch welches ihre Verbindung und ihr Stift wie ein Faß durch einen eisernen Reifen zusammen gehalten würde, umstimmten. *)

Und so finden wir denn in den Protokollen angemerkt, daß auch wirklich wenige Tage nach Beschwichtigung jenes Sturmes am 27. Februar das Haus seine Mahlzeit „nach der neuen Einrichtung mit Vergnügen vollzogen habe, und daß 56 Personen dabei gegenwärtig gewesen."

Und nach jener Zeit hat denn nun auch diese alte Festivität ununterbrochen bestanden, hat wenig bedeutende Anfechtungen

---

*) Alle jene oben erwähnten Suppliken, Eingaben, „Unvorgreiflichen Gedanken" und „Senats-Conclusa" sind noch unter den Papieren der Seefahrt vorhanden.

mehr erfahren, und dauert noch heutiges Tages fast als die einzige ihrer Art, indem sie alle ähnlichen Feste, sowohl in Bremen, als auch in unseren Hanseatischen Schwesterstädten,*) überlebt hat, fort. Sie ist zwar seit 1756 aus ihrer Beschränkung auf 40 oder 50 Personen längst wieder herausgetreten. Sie ist durch eine weitgehende Gastfreundschaft, durch Einführung von Wein, Musik und Gesang, und durch manches Andere, was ein verfeinerter Geschmack der Neuzeit zu dem beibehaltenen Alten hinzuthat, zu einem eben so genußvollen als eigenthümlichen Feste geworden, dessen Jeder, der es einmal mitmachte, sich gern erinnert.

Ich will es im folgenden Capitel versuchen, die Mahlzeit so zu schildern, wie sie jetzt gehalten wird, und dabei noch manche alte Anordnungen und Gebräuche und frühere Beschlüsse über sie nachholen, die sich bei ihrer großen Vereinzelung hier nicht gut chronologisch an einander reihen ließen.

---

*) In Lübeck hörten die ähnlichen, oben von mir erwähnten Festlichkeiten der Schiffer in ihrem alten Gildehause seit 1804 auf. In Hamburg ging die alte „Schiffer-Mahlzeit" mit ihren Eigenthümlichkeiten in der Französischen Zeit verloren. Auch wurde das alte Gildehaus der „Schiffer-Gesellschaft" daselbst im Brande von 1842 zerstört.

# XV.

## Wie die große Seefahrtsmahlzeit heutzutage gefeiert wird.

Die Mahlzeits-Schaffer. — Ihre Berathungen und Anschaffungen zur Mahlzeit. — Das Seefahrtsbier und der Stockfisch. — Die Seefahrtskuchen und die dafür bestimmte Bäckerei. — Wer darf und wer muß eingeladen werden? — Die ausländischen Gäste. — Ausschließung der alten Invaliden. — Eröffnung der Mahlzeit. — „Schaffen unnen un boven! Unnen un boven schaffen!" — Der Festsaal. — Die Rangordnung der Gäste. — Die Folge der Gerichte und Getränke. — Die Bestimmung der Gesundheiten. — Altmodige Tischsitten und Geräthschaften. — Die Schaffer-Frauen. — Die Schaffer-Geschenke. — Die Beaux restes.

---

Die große Seefahrtsmahlzeit wurde von jeher und wird noch jetzt von den sogenannten „Schaffern" des Hauses gegeben. So lange noch die „Schaffer" Geschäftsführer oder Cassirer der Anstalt waren, war die Mahlzeit mit ihrer Rechnungsablage über den Stand ihrer Casse verbunden. Das hat, wie ich oben bemerkte, jetzt aufgehört, seitdem die „Schaffer" nichts mehr mit den Geldgeschäften der Anstalt zu thun haben, und nur noch diejenigen, theils kaufmännischen, theils seefahrenden Mitglieder des Hauses so genannt werden, welche man designirte, der Gesellschaft das jährliche Mahl zu veranstalten.

Gewöhnlich geben diese Herren das Fest 3 Jahre nach dem Datum ihrer Wahl. Sie heißen schon gleich nach Annahme der Wahl „Schaffer“: — „Schaffer für 1864“ oder „Schaffer für 1865“ ꝛc.“ — Das von diesem Substantivum abgeleitete Verbum: „schaffen“ bedeutet denn so viel als: „die Mahlzeit geben“, und man spricht in Bremen so: „Der oder Der muß nächstes Jahr in der Seefahrt schaffen“ oder: „Ich habe im vorigen Jahre geschafft“, d. h. die große Seefahrtsmahlzeit gegeben.

Zum Festtage wird immer ein Freitag und zwar einer der ersten beiden Freitage des Monats Februar bestimmt. Daß und warum das Fest jedes Mal in den Anfang Februars fiel, erwähnte ich schon oben. Warum der Freitag nöthig ist, darüber fand ich in den alten Protokollen und Gesetzen keinerlei Andeutung. Vielleicht nahm man ihn nur deßwegen, weil er noch aus den katholischen Zeiten her als Wochen-Fasttag ein großer Stockfischtag war, wie er dieß noch jetzt in den meisten Haushaltungen Bremens ist. Da die Anordnung dieses großen Februar-Festes mancherlei Vorbereitungen und Berathungen nöthig machte, so hielten von jeher die Vorsteher und Schaffer dazu schon im Januar einige Versammlungen, wo sie über den Tag der Mahlzeit, über die erforderlichen Anschaffungen, über die einzuladenden Personen und ehemals auch über ihre Rechnungsablage und über das Bierschmecken Beschlüsse faßten.

Unter den zu machenden Anschaffungen für das Fest waren und sind zunächst die wichtigsten die des Biers und Stockfisches, des Hauptgetränks und der Hauptspeise der Mahlzeit. Beide Artikel erinnern an die ältesten Zeiten des hanseatischen Bundes, als Bier und Fisch zwei der hauptsächlichsten Gegenstände des Handels waren, und die Bierbrauer und die „Bergen-, Island- und Jütland-Fahrer“ eine so große Rolle in unseren Städten spielten.

Das Bier pflegte man sonst, wie gesagt, bei demjenigen Bierbrauer der Stadt zu bestellen, dessen Produkt den Schiffern am besten gefiel, bald bei diesem, bald bei jenem. Es war keine besondere Gattung Gerstensafts, sondern das ehedem gewöhnliche „ordinäre“ Bremische Braunbier, ein etwas dickflüssiger der Braunschweiger Mumme ähnlicher Malz-Extrakt. Erst in neuerer Zeit, als man allgemein aufhörte dieses altmodige Bier zu brauen und als die an dem Alten hangende Seefahrt, doch noch fortfuhr es im Monate Februar zu verlangen, richtete sich wenigstens ein Brauer der Stadt darauf ein, es noch in der alten Qualität zu liefern. Und erst seit dieser Zeit sprach man von „Seefahrtsbier,“ als von einem eigenthümlichen Getränke.

Der Brauer, den die Seefahrt für seine Bereitung engagirte, pflegte es in ziemlicher Menge zu fabriciren und während des Monats Februar auch für andere Liebhaber in der Stadt feil zu haben. In neuester Zeit haben schwächliche Personen dieß nahrhafte „Seefahrtsbier“ so heilsam gefunden, und so häufig darnach verlangt, daß der Brauer, der jetzt noch die Geheimnisse seiner Zubereitung kennt, es nun das ganze Jahr hindurch herstellt und verkauft.

Obgleich es — nach seiner jetzigen Bereitungsweise wenigstens, — nicht sehr geistig und berauschend ist, ist es durch seine eifrige Gasentwickelung doch ein so starker und unbändiger Geselle, daß es wie ein ächter Freiheit liebender Seemann keinerlei Zwang und Fessel dulden will. Es sprengt die stärksten Fässer, wenn man kein Sicherheits-Ventil daran offen ließ. Es darf daher nur in offenen Gefäßen und ungekorkten Flaschen transportirt werden. Weit verfahren kann man es nicht auf polternden Wagen, sondern nur an Bord von Schiffen, wo es dann in kühlem Wasser ruht. Es ist also recht seemännisch. *)

---

*) Mathaeus Merian bemerkt in seiner Topographie des Niedersächsischen Kreises kurz nach dem Jahr 1640 von dem alten Bremer Bier folgendes:

Ganz ähnliche Bierſorten ſollen als Zeugen und Ueberreſte der alten Norddeutſchen Bierbrauerkunſt auch jetzt noch in einigen andern alten Hanſeſtädten, z. B. in Danzig, gebraut werden.

Aus den Notizen über die früheren Mahlzeiten erſehe ich, daß man bei ihnen zuweilen wohl 7 Tonnen und mehr „ſtarkes Bier“ und noch dazu einige Tonnen „enkelt Bier“ conſumirte. Dabei mögen freilich die Geſchenke, die man mit dem Tranke machte, eingeſchloſſen ſein. Für die jetzigen Mahlzeiten, bei denen die feinen Weine mehr um ſich gegriffen haben, und das Bier nur noch bei einigen herkömmlichen Toaſten de rigueur iſt, hat man an einer halben Tonne bei dem Feſte genug.

Des Hauptgerichtes der Mahlzeit, des Stockfiſches, ſucht man ſich ebenfalls im Voraus in gehöriger Quantität zu verſichern, und läßt ihn bei Zeiten in den Keller des Hauſes bringen. Es iſt das einzige Gericht, das noch jetzt dort, an Ort und Stelle ſelbſt, in einem dazu beſtimmten Keſſel gekocht wird, während man alle übrigen Speiſen bei einem Koch beſtellt, der das ganze Diné übernimmt und in ſeinen Küchen zubereitet. — Jene Ausnahme für den Stockfiſch machte man vielleicht deßwegen, weil man ihn ſchon lange vor der Mahlzeit zu den ſogenannten „Umſchickungen“ bereit haben mußte. Einige dieſer Umſchickungen des Seefahrts-Stockfiſches haben trotz mehrmaliger Verbote bis auf die neuere Zeit fortgedauert, namentlich die früher erwähnte an die Herren Aelterleute zu ihrer Schmecke-Mahlzeit. Da das Collegium Seniorum ſeit 1848 ſelber zu

---

das röthliche Bremer Bier, zu „deſſen Anfertigung das Weſerwaſſer ſehr bequem, wird nach Holland hin überflüſſig verführt, weilen es ſo wohlgeſchmack und angenehm iſt, und weil es kein Reißen in den Därmen leichtlich verurſacht. Es iſt nicht nur bei den Einheimiſchen und benachbarten Holländern in gutem Werth, ſondern wird auch ſeines lieblichen Geſchmacks, Tauerafstigkeit- und Geſundheit halber noch ſonſt in anderen weit abgelegenen Orten verſendet.“ — Die gelobte „Dauerhaftigkeit und Verſendbarkeit“ fehlt nach dem oben Bemerkten dem jetzigen Seefahrtsbier allerdings. Im Uebrigen aber paßt auf daſſelbe Merians Beſchreibung nicht übel.

existiren aufhörte, so hat auch diese Stockfischsendung mit jener „Schmecke-Mahlzeit“ cessirt.

Doch kommt noch jetzt jährlich ein Mal von Seiten der Seefahrt der Thalermann zu den „Herren der Handelskammer,“ welche an die Stelle der „Aelterleute“ getreten sind, und empfängt auf seinen Gruß — auch ohne Stockfisch — für die Seefahrts-Armen dasselbe Douceur (von jedem ein Goldstück), das man früher jenen hübschen oben von mir erwähnten Stockfisch-mädchen gab.

Auch einige der andern bei der Seefahrtsmahlzeit erscheinende Gerichte sind zwar eigenthümlich genug, z. B. das sogenannte „Braunkohl und Pinkel.“ Doch kann man sich diese im Monat Februar überall in der Stadt Bremen verschaffen. Eine Ausnahme davon macht ein gewisser Kuchen, der eins der herkömmlichen Seefahrtsgerichte ist, und der bei einem besondern Bäcker expreß für die Februar-Feste gebacken wird. Es ist eine altfränkische, ziemlich unschmackhafte und trockene Gattung mit Kümmel bestreuten Fladens, etwas besser als Schiffszwieback. Bei der großen Mahlzeit erscheint er zwar nicht. Dagegen ist er bei einem gewissen am Tage der Danksagungsmahlzeit stattfindenden Morgen-Imbiß herkömmlich.

Seit frühesten Zeiten bestellt man ihn in einer kleinen Bäckerei, die in einer der engsten und ältesten Straßen, der sogenannten „Kahlenstraße“, liegt. Das Haus dieser Bäckerei ist uralt und der jetzige Besitzer hat noch pergamentene und plattdeutsch abgefaßte Hauspapiere aus dem 15. Jahrhunderte. Diese alte Bäckerei, die ich der Seefahrt wegen besuchte, wäre selbst einer Beschreibung werth. Der Bäcker backt seine „Seefahrtskuchen“ nur gegen die Zeit, wo das Seefahrts-Fest eintritt. Doch fängt er schon früh damit an, weil einige Personen und Familien in der Stadt eine so große Vorliebe für diese Seefahrtskuchen gewonnen haben, daß sie bereits im Januar nachfragen lassen, ob man noch nicht davon bekommen könne. Nach Beendigung der Seefahrtsfeierlichkeiten (Ende

Februar) hört diese Bäckerei wieder auf. Und wer dann noch „Seefahrtskuchen“ haben will, muß sie besonders bestellen. —

Einige Schaffer haben die Sorgfalt gehabt, schriftliche Aufsätze über alle ihre für die Mahlzeit getroffenen Dispositionen und bewirkten Ankäufe, nebst Hinzufügung mancher nützlicher kritischer Winke zu machen, und sie unter den Papieren des Hauses zu deponiren, um dadurch ihren Nachfolgern das Geschäft zu erleichtern. Nicht geringes Kopfbrechen, Besprechen, und Berathen verursachte ihnen von jeher insbesondere die Entscheidung der Vorfrage, wer zu der Mahlzeit eingeladen werden dürfe, wer nicht, und auch wer durchaus eingeladen werden müsse.

Die Gesetzgebung des Hauses hat darüber im Laufe der Zeiten, wie ich schon andeutete, außerordentlich gewechselt. Uranfänglich luden die Schaffer ein, wen sie wollten, ihre ganze Verwandschaft, Fremde, den Rath und die Kaufmannschafts-Vorsteher. Dieß brachte dann eben den Luxus und hinterdrein die von mir schon erwähnten Beschränkungen hervor.

Nachdem man um die Mitte des vorigen Jahrhunderts den Rath und das Collegium der Aelterleute, auch diejenigen Verwandten der Schaffer, und überhaupt alle diejenigen Einheimischen, die nicht Mitglieder des Hauses waren, ausgeschlossen hatte, scheint man desto gastfreundlicher gegen Fremde geworden zu sein und den an der Tafel gewonnenen Raum für ausgezeichnete Gäste aus dem Auslande bestimmt zu haben.

Aus der Zeit vor 1756 finde ich in den Protokollbüchern keine Spur von der Einladung Fremder. Dagegen ist bald nachher bei der Mahlzeit von 1770 als etwas Besonderes angeführt, daß „drei französische Kaufleute“ dabei zugegen gewesen seien. Und dann wieder bei 1782 die Bemerkung: „daß in diesem Jahre bei der großen Schafferschaft 16 fremde Kaufleute und Schiffer eingeladen gewesen wären,“ und weiter: „daß sich dieß dann in den folgenden Jahren wiederholt habe.“

Ich glaube daher, daß diese gute Gewohnheit nicht aus

sehr alten Zeiten stamme, als man noch viel spießbürgerlicher und sippschaftlicher war. Nach 1782 soll es Zeiten gegeben haben, wo die Schaffer ihre Bothen von Wirthshaus zu Wirthshaus in der Stadt herumschickten, um alle in der Stadt anwesenden respektablen Fremden einzuladen. Auch jeder fremde auf der Weser angekommene Schiffskapitän bekam eine solche willkommene Botschaft. Dieß ist jetzt bei der angewachsenen Bevölkerung und dem lebhafteren Verkehre der Stadt zwar nicht mehr möglich. Doch ist es den Schaffern nicht nur erlaubt, jeden Ausländer, den sie geeignet finden, einzuladen, sondern sie fühlen sich auch fast dazu verpflichtet, und auf der andern Seite hat jeder zu Anfang Februars in Bremen anwesende Fremde, der sich einigermaßen bedeutsam hält, beinahe das Recht, sich ein wenig pikirt zu fühlen, wenn er keine Einladung zur Seefahrtsmahlzeit empfing.

Außerdem pflegt man auch noch Briefe und Einladungskarten an angesehene Beamte und einflußreiche Personen in den benachbarten Orten der Staaten Hannover, Oldenburg und Preußen zu senden, die Weser hinauf bis nach Preußisch-Minden und den Fluß hinab bis ins Land Wursten. — Diese freundliche Sitte, die man jetzt, da sie sich ein Mal Bahn gebrochen hat, recht sorgfältig pflegt, hat nicht wenig dazu beigetragen, das Bremische Haus Seefahrt im Auslande berühmt und beliebt zu machen, und hat ihm schon manchen einflußreichen Freund in der Ferne verschafft.

Während man auf diese Weise gegen die ausländischen Fremden sehr liberal wurde, die einheimischen Nichtmitglieder des Hauses völlig ausschloß, verfügte man auch sogar noch gegen die Mitglieder verschiedene Beschränkungen, um die Zahl der Gäste möglichst klein zu machen.

Von diesen sind nur diejenigen einladungsfähig und einladungsberechtigt, die schon selbst ein Mal „geschafft“ haben, so wie auch diejenigen, welche für eins der nächsten drei Jahre zu Schaffern der Mahlzeit designirt sind.

Von allen übrigen zahlreichen Mitgliedern des Hauses werden unter den in Bremen Anwesenden nur die 10 ältesten ermittelt und eingeladen. Sollte, nachdem die Einladungen schon ergangen sind, noch ein Mitglied auf der Weser angesegelt kommen, so hat dieses alsdann kein Recht mehr auf die Einladung, selbst wenn es viel älter wäre, als die bereits Eingeladenen. Dabei müssen auch diese „10 ältesten Mitglieder" sich bei einer einmaligen Einladung genügen lassen; im folgenden Jahre sind sie ausgeschlossen, bis sie endlich selbst ein Mal als Schaffer das Fest gegeben haben, wonach sie dann, wie gesagt, das Glück dieser Einladung Zeitlebens genießen.

In allen diesen genauen Bestimmungen über die Einladungsfähigkeit erkennt man sowohl den Geist der Gesellschaft, und den Eifer der Genossen des Hauses, an dem Ehrenmahle ihrer Gesellschaft Theil zu nehmen, als auch die Schwierigkeiten, welche die Schaffer unter Umständen in kritischen Fällen zu überwinden haben, um eine Ueberschreitung des Herkommens und eine Verletzung der Ansprüche zu vermeiden.

Etwas unfreundlich und hart finde ich die Bestimmung, derzufolge die alten Praebendarien der Anstalt von der „Großen Schafferschaft" ausgeschlossen sind. Diese alten Leute waren früher oft tüchtige Seekapitäne und saßen wohl auch als Oberalte mit im Rathe der Gesellschaft. Daß sie jetzt invalide sind und Wohlthaten annehmen müssen, ist schon hart genug für sie. Eine Wohlthätigkeitsanstalt sollte ihren Pfleglingen, denen sie Brod giebt, nicht die Ehre nehmen. Man sollte, so scheint es mir, diesen alten Invaliden, statt sie vom Ehren- und Brudermahl zu verbannen, lieber einen besonderen Ehrensitz dabei anweisen, nach dem Beispiele der Athenienser, die es für jeden Bürger sehr ehrenvoll hielten, wenn er in ihrer Versorgungsanstalt, „Prytaneum" genannt, als ein mit Lorbeeren gekrönter und im Dienste des Vaterlandes gealterter Mann auf öffentliche Kosten gespeist wurde. Ich sage: so scheint es mir; aber freilich mag die Sache auch wieder eine andere Seite haben.

Wie die für das Fest bestimmte Jahreszeit (Anfangs Februar) und der Wochentag (Freitag), so ist auch die Tagesstunde von frühesten Zeiten her bestimmt und ziemlich altmodig. Das Fest beginnt schon nicht sehr lange nach Mittag, jetzt gegen 2 Uhr. Da sieht man die mit einer Einladungskarte begleiteten Gäste von allen Seiten zu der großen Flagge mit den Bremischen Farben, die zum Wahrzeichen neben der Neptuns-Figur über dem Portale des Hauses ausgesteckt ist, herbeiströmen. Sie versammeln sich in der alten sogenannten „Großen Herrenstube", die wie ich sagte, mit den goldenen Namenszügen und den farbenreichen Wappen der Wohlthäter und früheren Vorsteher des Hauses geschmückt ist, und die — ehemals Haupt-Festhalle — jetzt nur als Entrée-Zimmer dient.

Dort findet man nun in der zahlreichen Versammlung manchen alten ergrauten Seemann, der nur auf plattdeutsch antworten kann, wenn man ihn hochdeutsch anredet, manchen reichen Kaufmann und Schiffsrheder, denen ihre Geschäftsfreunde die Cour machen, und dann und wann einen interessanten Fremden, der kaum weiß, wie er zu dieser merkwürdigen Einladung und in diese bunt gemischte Gesellschaft gekommen ist, keine Seele unter den Anwesenden kennt, nichts von Allem, was sich um ihn her bewegt und begiebt, versteht, und namentlich auch nicht weiß, was die Worte bedeuten, die plötzlich ein eintretender Herr laut ausruft:

„Schaffen unnen un boven!
Unnen un boven schaffen!"

Es ist dieß aber eine alte Seemanns-Phrase, mit der am Bord der Seeschiffe das Essen angekündigt wird, und die man etwa so übersetzen kann: „Das Essen ist fertig unten und oben! Unten und oben ist's fertig!" Auf den Schiffen pflegt, wenn das Pöckelfleisch und die Erbsensuppe aufgetragen ist, der „Kochsmat" (Küchenjunge), nachdem der Capitän ihm mit den Worten: „Go un purre," (Geh! und rühre!) den Befehl dazu gegeben hat, diesen Ruf in alle Räume, in denen die Matrosen

sich aufhalten, ertönen zu lassen. Mit dem „Unten und Oben“ zielt er dabei vermuthlich sowohl auf die, welche oben auf dem Deck sind, als auf diejenigen, welche unter Deck in irgend einer Hängematte in ihrem sogenannten „Logis“ ruhen. Gewöhnlich setzt der Kochsmat jenem Rufe ganz mechanisch noch ein oder zwei Mal die Worte hinzu: „Haiet ok hört!“ (Habt ihr's gehört!). —

Bei dieser großen Seefahrtsmahlzeit, bei der man die Fiktion, daß man sich an Bord eines Schiffes befinde, möglichst festgehalten und darnach das Ganze angeordnet hat, behielt man seit alten Zeiten jenen Ruf zur Tafel bei. Nur spielt hier die Rolle des „Kochsmats“ der Vorsteher des Hauses selber, der die alten Eichenthüren des Speisesaales geöffnet hat, und zum Eintritte auffordert. —

Wer von dieser Aufforderung Gebrauch macht — und gewöhnlich beeilen sich Alle und zwängen und drängen sich durch den engen Eingang — der glaubt wiederum am Bord eines Schiffes zu sein, das seine sämmtlichen Segel ausspannte und alle Wimpel flattern ließ. Denn von dem Plafond und den vier Wänden wallen in bauschigen Behängen die großen Flaggen aller Nationen herab. In der Mitte der Hauptwand im Kelche einer großen Flaggen-Rose ist ein colossaler silberner Schlüssel und daneben ein Anker, die Wappen und Wahrzeichen der Stadt Bremen und des Hauses Seefahrt. Nebenbei die Adler von Preußen und anderer Deutschen Staaten. Die großen Sternenbanner der Americanischen Union, die Leoparden und der „Unionjack“ Großbritanniens nebst den Farben und Wappenbildern aller andern zahlreichen seefahrenden Nationen, und derer, die es werden wollen, zwischendurch auch unser Deutsches Schwarzrothgold, sind ringsumher auf das geschmackvollste gruppirt, und umgeben die gedeckte Tafel unter ihnen mit einem lockern und beweglichen Gewölbe von wolligen Geweben.

Wie es nach Dem, was ich sagte, drei Hauptschaffer aus

den Kaufleuten giebt, so ist darnach auch diese Tafel drei-getheilt, wie eine Gabel mit drei Zacken. Jeder der drei langen Flügel wird von einem der Schaffer kommandirt, der mit seinen beiden „Mitschaffern“ (zwei Schiffskapitänen), die ihm wie Steuerleute zur Seite stehen, am untersten Ende seinen Sitz nimmt. Die obersten Enden, die sich unter dem Bremer Schlüssel und dem Seefahrts-Anker zu einem Hufeisen zusammenbiegen, werden von den Vorstehern der Gesellschaft, nebst den vornehmsten Ehrengästen eingenommen.

Im Uebrigen gilt in Bezug auf die Rangordnung bei diesem Feste, wie durchweg in allen Regulationen des Hauses Seefahrt, in der Hauptsache: die Regel der Anciennität. Alle Kaufleute und Schiffer, welche Mitglieder des Hauses sind, werden ohne Rücksicht auf den Rang, den sie außerhalb der Mauern des Hauses einnehmen mögen, nach dem Alter ihrer Mitgliedschaft oder respective nach der Zeit, zu welcher sie selber früher die Mahlzeit gegeben haben, placirt. Dieß scheint schon eine uralte demokratische Regel des Hauses gewesen zu sein, die ganz dem Geiste und Zwecke der Verbindung, als einer Verbrüderung der Schiffer und Kaufleute, entspricht. Anfänglich scheinen sich dieser Gewohnheit auch alle selbst die „vornehmen Aelterleute“ (die Vorsteher der Kaufmannschaft) unterworfen zu haben. In den Protokollen des 16. und 17. Jahrhunderts finden sich unter den Mitgliedern des Hauses viele „Aelterleute“ aufgeführt. Allmählich aber, als diese Aelterleute einen höhern Rang, — gleich nach den Senatoren, — beanspruchten und auch mit den „Doktoren“ um den Vorrang stritten, da glaubten sie sich etwas zu vergeben, wenn sie sich dem damit in Widerspruch stehenden Anciennitäts-Principe des Hauses Seefahrt unterwürfen. Und seit dem Ende des 17. Jahrhunderts, wo ganz Europa mit Rangstreitigkeiten erfüllt war, wurde es daher zur Gewohnheit, daß ein kaufmännisches Mitglied des Hauses, wenn es zum „Aeltermann“ erwählt wurde, aus der Verbindung schied,

und auf seinen Posten und seine Mitgliedschaft „des Ranges wegen“ resignirte. —

Die fremden Gäste, die vornehmeren Beamten, die Consuln auswärtiger Staaten, vertheilt man unter die Hausgenossen, ungefähr nach demjenigen Range, der ihnen im Allgemeinen in der Gesellschaft zu Theil wird. Jeder findet seinen Namen auf einen Zettel bei dem ihm angewiesenen Platze, und die unermüdlichen Herren Schaffer bringen jedes der noch etwa irrenden Schaafe überall an die rechte Krippe. —

Sitzest du endlich da, wohin man dich haben will, so entdeckst du alsbald, noch ehe das Treffen beginnt, allerlei ungewöhnliche Gegenstände, deren Untersuchung dich so lange unterhält, bis die Suppe zu dir gelangt. Unter anderen Dingen ein Paar zierliche silberne und goldpapierne Tütchen neben deinem Teller und eine Partie viereckig zugeschnittener Bogen feinen Löschpapiers unter demselben. Es sind dieß wieder, wie so Vieles in diesem Hause, Reminiscenzen aus der alten Zeit, in der man die Erfindung von Salzfäßchen, Pfefferbüchsen und Servietten noch nicht gemacht hatte. Unsere alten Vorfahren pflegten sich, wenn sie zu Mahlzeiten gingen, ihr Salz und Pfeffer, wie wir unsern Schnupftaback, in der Westentasche mitzubringen, und wickelten dabei das eine in Gold-, das andere in Silberpapier. Da man in jetzigen Zeiten die Gäste schwerlich darauf eingerichtet finden würde, und doch der alte Gebrauch möglichst gewahrt werden sollte, so haben die „Herren Schaffer“ sich die Mühe gegeben, einige hundert von diesen Tütchen bereiten zu lassen. Die Löschpapierbogen dienten ehemals den Alten und so jetzt auch noch uns Seefahrts-Gästen statt der Servietten. Man lernt es schnell Stücke davon abzureißen, um sich wie den Mund, so auch die Messer und Gabeln, die bei dieser ehrwürdigen Mahlzeit fast so selten wie Lippen und Zähne gewechselt werden, damit zu putzen.

Was die Teller und Schüsseln betrifft, so hatte man sie in ganz alten Zeiten aus Zinn, und es waren auf ihnen die

Worte eingravirt: „de Seefahrt-Vehte“ (der Seefahrt Fässer oder Gefäße). Vor etwa achtzig Jahren (zuerst im Jahre 1788) führte man nach Englischem Vorbilde Fayence ein und ließ wiederholt (zuletzt 1829) Liverpooler Porzellanwaare kommen, die jetzt freilich zum Theil auch schon wieder altfränkisch genug aussieht. Die Lichterhalter, mit denen man die Tafel, wenn es dunkel wird, illuminirt, sind auch noch sehr antik, rechtwinklich und plump gebaut, von dickem, schwerem Messing, wie Kirchenleuchter anzusehen. (Daneben giebt es jetzt freilich auch neumodige Kronleuchter und Gas).

Doch endlich dampft und fluthet die Suppe heran, die — auch nach alter Weise — in doppelter Gestalt erscheint, als sogenannte „braune“ und als „weiße Suppe“, diese ein Extrakt aus Hühnerbeinen, jene aus Ochsenlenden. Und dem Suppen-Paare folgt alsbald auf dem Fuße das historische alte Hauptgericht der Mahlzeit „der Stockfisch“, der ebenfalls in einem doppelten Fahrwasser schwimmt. Die Einen lieben ihn mit klarer zerlassener Butter zu taufen, die Andern mit einer gewissen weißen, dicken, sehr wohlschmeckenden Sauce, auf deren vorzügliche Bereitung man sich in Bremen versteht.

Wie doppelte Saucen und Suppen, wie ein doppeltes Getränk (Bier und Wein), wie ein doppeltes Licht (Kirchenleuchter und Gas), bei dieser aus Alterthum und Neuzeit gemischten Mahlzeit, so gab es sonst auch noch doppelten Fisch dabei, neben dem Stockfisch nämlich noch Karpfen. Diese delikaten und kostspieligen Karpfen hatten aber bei den verschiedenen Beschränkungs-Versuchen mehrfache Anfeindungen zu erleiden. Sie wurden indeß selbst bei der Mahlzeitsreform von 1755 noch beibehalten. Aber 1796 wurde sie von einem besonderen Interdikte getroffen, über Bord geworfen, und — leider! — noch nicht wieder eingeführt. —

Gleich mit dem Stockfische beginnen die üblichen Toaste und Reden der Herren Schaffer von der Kaufmannschaft. Die Personen und Dinge, denen diese Toaste gelten, und die

Reihenfolge derselben sind sowohl durch alten Brauch als durch verschiedene in den Protokollen des Hauses verzeichnete Beschlüsse bestimmt, und haben im Laufe der Zeiten ein wenig variirt. Der erste Toast heißt: „Zum freundlichen Willkommen“ und gilt der ganzen anwesenden Tischgesellschaft. Der zweite Toast galt sonst dem „deutschen Kaiser und Reiche.“ Den hat im Jahre 1803 Napoleon abgeschafft und jetzt ist dafür „die Stadt Bremen“ an die Stelle getreten. Darnach kamen in entsprechender Rangordnung „der Senat“, „die Herren Aelterleute“, das „Haus Seefahrt“, „die Vorsteher,“ „Oberalten“ und „Aeltesten“ desselben, und die für das nächste Jahr gewählten „Schaffer“. Auch in dieser Reihe hat die Zeit eine Bresche gemacht. Die „Herren Aelterleute“ sind nämlich gefallen und ausgefallen. Der neunte Toast hieß in den frühern Aufzeichnungen: „Gott segne Schifffahrt und Handel“ und so bezeichnet man ihn noch jetzt. Und das letzte offizielle Hoch gilt „den anwesenden Fremden“.*)

Das Getränk für diese Toaste ist das alte oben geschilderte Seefahrts-Bier. Namentlich aber ist es de rigueur, daß der Toast „zum freundlichen Willkommen“ und ich glaube auch der „das Haus Seefahrt“ nur in Bier ausgebracht werde. Bei den andern kann man auch mit Weingläsern anstoßen. Jeder der Herren Kaufleute-Schaffer setzt daher, ehe die Toaste beginnen,

*) Auch für die „Danksagungs-Mahlzeit“ und die andere Seefahrts-Mahlzeiten gab es ähnliche besondere Toast-Reglements, die ich aber hier mit Stillschweigen übergehe. — Bemerkenswerth ist es, daß auch die Toast-Reglements vieler anderer alten Brüderschaften denen unserer Seefahrt sehr glichen. Auch die Glückwünsche, die ein wandernder Handwerksbursche, wenn er in der Fremde auf einer Herberge eintrat, aussprechen mußte, gleichen sowohl in ihrer Zahl, als in ihrer Reihenfolge mehrfach unseren Seefahrts-Toasten. Ein Schustergeselle mußte z. B. sprechen: 1) Guten Tag! 2) Gott ehre das Reich! 3) Gott ehre das Handwerk! 4) Gott ehre das Handwerk und die Brüderschaft. 5) Gotte ehre den Herrn Vater und die Frau Mutter der Herberge und alle ehrbaren, frommen Schusterknechte, die hier versammelt sind ꝛc. ꝛc.

an seinem Tischflügel zwei der großen silbernen Becher mit Seefahrts-Bier gefüllt, in Umlauf. Er schickt dazu seine beiden Mitschaffer, die Seecapitäne, die ihm bei allen Verrichtungen gewissermaßen als Adjutanten zur Seite sind, ab. Diese tragen die Becher an die obern Enden der Tafel, wo sie den Vorstehern und fremden Ehrengästen zuerst überreicht werden, und von wo sie während des Gesundheit-Trinkens von Mund zu Mund an die untern Enden der Tafel zurückcourśiren. Die Sitte erfordert es, daß sich dabei immer zwei einander gegenübersitzende Gäste erheben, sich gegeneinander verneigen, die großen Humpen ergreifen, sie ein Paar Mal kreuzweise wie Rappiere an einander schlagen und dann aus dem dicken Biersafte auf das Wohl dessen, dem der Toast gilt, mehr oder weniger herzhaft einen tüchtigen Zug thun.

Die Schaffer haben dazu sehr zierliche und meist äußerst passende und angemessene Reden aufgesetzt, die sie stehend und würdevoll vortragen. Die beiden ihnen adjungirten Mitschaffer, die Seecapitaine, erheben sich dabei auch von ihren Sitzen und stehen ihnen wie ein Paar Ehrensäulen stumm zur Seite.

Diese lange Reihe offizieller und herkömmlicher Toaste und die dabei vorkommenden Ceremonien und Reden, so wie das wiederholte Gefecht mit den silbernen Humpen, werden zwischendurch wieder pour varier les plaisirs von allerlei mehr oder weniger lockenden Gerichten begleitet, welche unterdeß die Diener serviren. Unter ihnen darf vor allen Dingen jene schon erwähnte Bremische Nationalspeise „Braunkohl und Pinkel“ nicht fehlen. Diese sogenannte „Pinkel“ ist eine Art Wurst, deren Alter ohne Zweifel noch über das Datum der Seefahrt hinausgeht. Sie hat ihren Namen von dem Niedersächsischen Worte „Pinkel“, womit der fette Mastdarm der Ochsen bezeichnet wird. In diesen Mastdarm stopft man noch etwas mehr Fett hinein, als schon von Natur darin sitzt, nebst vieler Havergrütze, Zwiebeln und reichlichem Gewürz, was dann wieder „Pinkel“ heißt, und was ganz heiß und nie ohne „Braunkohl“ mit Kastanien gegessen werden

muß. Seit seiner ins Grau der Vorzeit hinaufsteigenden Erfindung hat sich dieses Gericht — sonderbar genug — nur innerhalb der Mauern und in den Bürgerhäusern der alten Hansestadt gehalten. Es ist nicht einmal bei den Bauern der Umgegend einheimisch, und man lernte es anderswo weder bereiten noch goutiren. Die Fremden, denen man es vorsetzt, behaupten, „daß eine alte und starke Gewohnheit dazu gehöre, es genießbar zu finden“ und sie verderben sich selten den Appetit damit. Die eingeborenen Bremer aber haben eine gewisse Zärtlichkeit dafür, und Winters giebt es mancherlei Mahlzeiten in der Stadt, bei denen „Braunkohl und Pinkel“ nicht fehlen dürfen.

Eben so standhaft hat sich „Sauerkraut und Schinken“, — vermuthlich schon, wie überhaupt ein altes deutsches, auch namentlich ein altes Schiffergericht, — bei der Seefahrts-Mahlzeit seinen Platz behauptet. Und geräuchertes Fleisch, wie sie es auf den Schiffen haben, ist bei diesen Schiffer-Mahlzeiten natürlich auch in Fülle vorhanden. Doch haben sich zur Abwechslung für die, welche den rechten Pinkel-, Sauerkraut-, Pökel- und Rauchfleisch-Gaumen nicht besitzen, auch Fricandeaus, Cotelletten und andere Braten nebenher eingeschlichen.

Indeß treten selbst diese Produkte einer mehr raffinirten Küche in dem Gewande einfacher Hausmannskost auf. Französische Farcen, Trüffelsaucen und dergleichen sind, als allzu neumodiger und nicht seefahrtsmäßiger Flitter, gänzlich untersagt. Auch spürt man nichts von feinem Geflügel oder Wildprett, aus dem sich die Matrosen und Schiffer vermuthlich nach dem Grundsatze ignoti nulla cupido von jeher wenig gemacht haben.

Ebenso fehlen bei dieser „altdeutschen“ Mahlzeit alle süßen Leckereien und Confituren. Es sind mehr solche Dinge da, bei denen man die goldpapierenen Salz- und Pfefferdüten gebrauchen kann. Als Dessert erscheint nichts als Butter, Brod

und Käse und zur Erinnerung an die alte Bremische Colonie in Liefland „Rigaische Butten“ (eine Art geräucherter Fische).

Ist man endlich bei diesen Rigaischen Butten angelangt, so haben sich unterdessen die zehn offiziellen Toaste abgesponnen und dieweil nun das Feld für jede andere beredte Zunge frei geworden ist, so treten bald andere Redner auf und es spielen fortan Toaste und Ansprachen aller Art durcheinander.

Da nimmt denn einer der Fremden das Wort und bedankt sich im Namen der Gäste. Ein anwesender Amerikaner beginnt einen Englischen Speech und bringt ein Hoch aus auf die beiden „verbrüderten Republiken“, die eine kleine uralte an der Weser, und die junge große jenseits des Oceans. Andere fassen die mannigfachen Bestrebungen, Institute und Gesellschaften, die mehr oder weniger mit Handel und Seefahrt zusammenhangen, ins Auge und wünschen ihnen in schönen Redeblumen Gedeihen und Blüthe. Wenn diese ernsthaften Sachen erst beseitigt sind, so neigt man sich allmählig mehr den heitern Dingen zu.

Nach Tafelmusik haben zwar die alten für Beethovensche Sonaten wenig empfänglichen Schiffer bei ihren Bruderfesten nicht verlangt und ein Orchester ist daher auch jetzt noch selbst in diesen musikalischen Zeiten nicht gestattet. Dagegen hat man dem Gesange um so weiter die Thore geöffnet. Und wenn die Redner sich heiser gesprochen haben, beginnen nun die Sänger die Stimmung von der Prosa zur Poesie überzuführen. In der Neuzeit war man fast 30 Jahre lang gewohnt, einen alten würdigen Vorsteher, einen großen Freund und Gönner der Seefahrt und regelmäßigen Besucher der Mahlzeit, das Zeichen zu diesem Uebergange dadurch geben zu sehen, daß er sich erhob und ein langes, rührendes und herzliches Lied vortrug.

Jetzt ist dieser treffliche Mann, ein bekannter Kaufmann der Stadt, welcher der Liebling der Gesellschaft und lange die Seele des Festes war, dahin geschieden. Aehnliche aufopfernde Gönner und thätige, belebende alte Freunde mag die Schiffer-

Brüderschaft schon in ältesten Zeiten gehabt haben. Vielleicht war auch jener mysteriöse sogenannte „Fondator B. R.“, von dem ich oben sprach, ein solcher.

Die Schaffer sehen besonders darauf, daß auch immer einige gute Künstler zu der Tafel eingeladen werden, womöglich ein unter den Schauspielern des Stadttheaters gewähltes Quartetto, das dann im Wetteifer mit dem Bachus die Herzen durch Deutsche Gesänge labt. Dann treten auch wohl witzige Köpfe auf, welche launige Gedichte für die Gelegenheit componirt haben und diese unter dem beifälligen Gelächter der umstehenden Gruppen vortragen. Am Ende werden die Gesänge, die Reden, die Anspielungen immer munterer und lebhafter und zuletzt hüpft der ausgelassene Gott Scherz von Tisch zu Tisch.

Wenn man so weit gelangt ist, dann thun sich allmählich die Nebengemächer des Speisesaals auf, und wem der Lärm in diesem zu groß wurde, der findet dann dort von den liebenswürdigen Gattinnen und Töchtern der Herren Schaffer den Kaffee und die beruhigende Friedens-Pfeife bereitet.

Diese trefflichen Deutschen Hausfrauen, die altem Brauche gemäß, erst nach der Mahlzeit beim Kaffee *) erscheinen dürfen, sind unterdessen unter den Füßen der tafelnden Herren in den weitläuftigen Souterrains des Hauses in der aufopferndsten Weise thätig gewesen. Dort haben sie selber mit „Klönken“ (Holzpantoffeln) und mit weißen Schürzen angethan, alle Operationen, durch die den Gästen alle erfreuliche Dinge herbeigezaubert wurden, überwacht und geleitet und beim Abzapfen des Biers, beim Tranchiren und Auftischen der Gerichte, beim Vertheilen des Porzellan- und Silberzeuges, selber, zuweilen wie Köchinnen mit zugegriffen. Sie haben sich trefflich dabei amüsirt und zu Zeiten selbst wißbegierig einen mit

*) Sehr alt zwar kann dieser Gebrauch nicht sein, da der Kaffee selbst vermuthlich erst im Anfange des vorigen Jahrhunderts bei der Mahlzeit eingeführt wurde.

zarten Lippen genaschten Schluck des alten Seefahrtsbiers gekostet.

Jetzt haben sie, wie gesagt, die Klönken und Schürzen*) bei Seite gelegt, und stehen nun hinter der Kaffeekanne, um den Herren, die des Treibens im Saale müde sind, eine Tasse Mocca nebst der gemüthlichen Pfeife zu serviren, und sie mit ihrer anmuthigeren Unterhaltung zu erfreuen.

Lange weiße Thonpfeifen nach Holländischer Art, waren sonst beim Kaffee herkömmlich. Sie erscheinen noch jetzt daselbst „nach altem Brauch“ und Mancher der ganz streng auf der Väter Sitte hält, greift nur nach ihnen, und bewegt sich vorsichtig mit diesem zerbrechlichen und unbequemen Rauch-Apparate unter den Damen herum. Doch hat man seit einigen Jahren auch die neumodigeren Havanna-Cigarren zulassen müssen, weil sie die jetzige Zeit, die auch die Minuettänze abgeschafft hat, viel coulanter und handthierlicher findet.

Während Einige so unter den Auspicien des schönen Geschlechts den Festtag beschließen, wird es auch unter den Männern im Hauptsaale allgemach stiller. Zu völliger Befriedigung gesättigt mit Toasten, Gesängen und Witzen, zieht sich Einer nach dem Andern zurück. Die Räume lichten sich mehr und mehr und zuletzt muß aus Mangel an Zuhörern auch der unermüdlichste Lustigmacher von seinem Katheder, einem Stuhle oder Tische, herabsteigen und, „bis auf Wiedersehen“ im nächsten Jahre, nach Hause schleichen.

Die beaux restes dieser Mahlzeit gingen sonst verschiedene Wege. Ein Theil von ihnen floß in die Prövен-Wohnungen der Armen des Hauses. Dieß hat man in neuerer Zeit abgestellt und erfreut die armen Prövener statt dessen mit einem Fest-Geschenke von einer halben Louisd'or.

Damit aber auch noch sonst etwas Solideres zum Andenken an das fröhlich begangene und schnell verrauschte Fest übrig bleibe,

*) Ganz kürzlich habe ich freilich nicht nachgeforscht, ob dieses Bild in allen Zügen auch noch für 1862 gilt.

ist es von Alters her zur Gewohnheit geworden, daß die Schaffer, welche die Mahlzeit gaben, in dem Hause selbst ein Geschenk zum Gedächtniß hinterließen. Doch vereinigten sich zu der Aufstellung eines solchen Monuments die Schaffer der drei letzten Mahlzeiten und es kam daher nicht gerade jedes Jahr dazu. In der guten alten Zeit bestand dieses herkömmliche „Schaffer-Geschenk“ regelmäßig aus zwei anderthalb Schuh langen silbernen Bierbechern. Da man endlich silberne Becher in hinreichender Anzahl besaß, so ist man später auch auf andere nützliche Geschenke verfallen, und hat dazu bisweilen ein Theeservice oder ein Silberbesteck, ein neues Ameublement oder dergleichen gewählt. Sechs der letzten Schaffer verewigten sich durch die Einrichtung einer Gasbeleuchtung in dem alten Hause.

# XVI.

## Ein Blick auf die Geſchichte des Hauſes Seefahrt in der neuern Zeit von 1756 bis 1855.

Siebenjähriger Krieg. — Bedrängniſſe des Hauſes in der Franzöſiſchen Zeit. — Regeneration nach der Franzöſiſchen Zeit und neueſte Umgeſtaltung der Geſetze des Hauſes.

---

Auch die „Seefahrt“, obwohl nur ein gemauertes Gebäude, eine fromme Anſtalt und ein ſtiller Sicherheitshafen für Verunglückte, iſt doch zuweilen, wie andere menſchliche Schöpfungen, gleich einem von Stürmen mißhandelten Schiffe auf den Wogen der politiſchen Ereigniſſe umhergetrieben, und mitunter ſogar wohl ſeinem völligen Untergange nahe gebracht.

Kaum hatte man im Jahre 1756 die von jenem geſtrengen Bürgermeiſter Mindemann drohende Gefahr abgewendet, ſo kamen ſchon bald wieder andere Bedrängniſſe und „betrübte und weitausſehende Zeiten“, nämlich die traurige Periode des ſiebenjährigen Krieges, und die Angelegenheiten des Hauſes geriethen mehre Male „in Noth und Unbeſtand“.

Obwohl die Bewohner der Stadt Bremen ſich mit der Hoffnung geſchmeichelt hatten, daß ſie „in ihrem vom Kriegsſchauplatze ganz abgeſonderten Winkel Deutſchlands von den Beſchwerden dieſes leidigen Krieges wohl würden befreiet bleiben, ſo wurde doch dieſe Hoffnung gänzlich vereitelt, die Stadt

vielmehr im Verlaufe desselben zu wiederholten Malen von den verschiedenartigsten Völkern, Mächten und deren Armeen bedräut, erobert und besetzt gehalten."

Zunächst kamen die Franzosen, das erste Mal (1757) unter dem Herzog von Richelieu und ein zweites Mal (1758) unter dem Herzog von Broglio, und quartirten bei diesen Gelegenheiten ihre Truppen in den öffentlichen Gebäuden und frommen Anstalten der Stadt ein. Ueberall verscharrten die Bürger vor den gierigen Feinden ihre Schätze und auch die Vorsteher der Seefahrt fanden es für gerathen, alle ihre großen und kleinen silbernen Becher unter dem Sande ihres Hauses einzugraben. (Januar 1758.)

Ein halbes Jahr nachher (Juni 1758), als die Franzosen abmarschirt und es in der Stadt ein wenig ruhiger geworden war, gruben sie dieselben zwar wieder hervor, hielten es aber doch für angemessener, wegen der in Deutschland anhaltenden Kriegs-Troubeln den ganzen Silberschatz zu verkaufen, weil sich das Geld doch etwas sicherer anlegen ließe, als das baare Metall, und dies thaten sie im Jahre 1759. Nur einige der alten Becher behielten sie zu nothwendigem Gebrauche bei ihrer großen Mahlzeit, an der selbst während der Kriegsstürme immer festgehalten wurde, die aber doch auch insoweit in Unordnung gerieth, als man in manchem Jahre erst gegen Ende März mit ihrer Feier zu Stande kommen konnte, da doch das alte Gesetz sie in den Anfang Februar versetzte.

Nachdem der Herzog Ferdinand von Braunschweig die Franzosen in der glorreichen Schlacht bei Minden geschlagen hatte, kamen darauf in den folgenden Jahren andere Völker in die Stadt, Braunschweiger, Hessen und die mit ihnen verbündeten Engländer, und diese Alliirten hatten die Absicht, die Stadt Bremen, die gleichsam im Rücken der großen Schlachtfelder lag, in ein großes Reserve-Lazareth zu verwandeln. Vorstellungen von Seiten des Senats, „um diese bevorstehenden Unfälle abzuwenden", waren vergebens. Die Engländer vertrieben die

armen, alten Leute aus dem Armenhause Bremens und besetzten auch mit Gewalt und ohne auf die Protestationen der Bürger zu achten, „Krameramthaus“ und noch andere öffentliche Gebäude der Stadt und quartirten ihre Verwundeten und Kranken ein. Die Hessen brachen die Thore des Gymnasiums, des Beguinenhauses, des rothen Waisenhauses ein und besetzten sie mit ihren Truppen und Kranken. (Ende 1761.)

Im folgenden Jahre kam die Reihe auch an das Haus Seefahrt. Der Englische Commissarius Crawford besichtigte dasselbe, fand seine geräumigen Böden für Einrichtung eines Lazareths und Fouragierhauses sehr passend, und verlangte von den Vorstehern der Seefahrt, daß sie die nöthigen Anstalten träfen, um ihn und seine Truppen aufzunehmen. Diese sträubten sich aber mit eifrigen Remonstrationen gegen dieses Ansinnen, erklärten den Engländern, daß ihr Haus eine ganz andere Bedeutung habe, als die gewöhnlichen öffentlichen Gebäude. Es sei im Grunde genommen gewissermaßen ein geweihtes Gebäude, „denn es würden darin die Sacra administrirt und Gottesdienst gehalten“. Sie, die Vorsteher, hätten daher gar keine Macht über das Haus, würden es nicht gutwillig übergeben, sondern Gewalt abwarten. Jedenfalls, wenn die Engländer es zu einem militärischen Kranken-Lazareth machen wollten. Jedoch zu einer „Schreiberei“ wollten sie es wohl hergeben und dann auch den verwöhnten Herrn Engländern, wenn ihnen die nackten Steine der Gemächer unangenehm sein sollten, härene Decken legen lassen.

Bei den Engländern, die sich bei diesen Unterhandlungen eines deutschen, dem Hause günstigen Unterhändlers bedienten, hatte dieser Protest einen günstigen Erfolg. Sie erklärten, daß sie geglaubt hätten, das Haus Seefahrt diene lediglich zur Abhaltung großer Mahlzeiten und daß sie seine Bestimmung zum Gottesdienste und zur Administrirung der Sacra nicht gekannt hätten; sie ständen daher von ihrem Vorhaben ab und für ihre „Schreiberei“ hätten sie auch schon anderweitig gesorgt. Um

indeß für die Folgezeit allen ähnlichen Anſinnen und noch ärgeren Plackereien zu entgehen, fanden die Herren der Seefahrt es doch für gut, einige verwundete heſſiſche Offiziere bei ſich aufzunehmen und gaben auch einigen Heſſiſchen Soldaten, gewiſſermaßen als Sauvegarde in ihrem Hauſe Quartier. Mit den Engländern aber ſchloſſen ſie einen Miethcontract in Bezug auf ihre Bodenräume ab, die ſie denſelben gegen einen ſehr guten Preis für längere Zeit zu Lagerräumen verpachteten. Da die Engländer dieſen Preis auszahlten, ſo zog ſich denn die Seefahrt, als endlich im Jahre 1763 Friede im Reiche wurde, noch mit einem ganz handlichen Vortheile aus dieſer Affaire.

Noch ſchlimmer, als in jener „Engliſchen Zeit“ während des ſiebenjährigen Krieges, wurde das alte Haus Seefahrt im Anfange dieſes Jahrhunderts bedroht, als die Hanſeſtadt Bremen für einige Jahre der „chefliene“ des „Departement des Bouches du Weser“ und ein Theil des Franzöſiſchen Kaiſerreichs wurde. Als im Jahre 1810, der ſiegreiche Napoleon dieſe Inkorporirung dekretirte, und als es ſchien, daß die Verfaſſung des tauſendjährigen Freiſtaates, „gleich dem geſcheiterten Schiffe, deſſen Bohlen und Planken aus einander treiben“, gänzlich zertrümmert werden ſollte, da glaubte Mancher auch, das letzte Stündlein des alten Hauſes Seefahrt ſei gekommen. Die Franzoſen wollten es als eine öffentliche Staatsanſtalt behandeln und zu verſchiedenen ihnen dienlich erſcheinenden Zwecken darüber disponiren.

Zuerſt ſollte ein Waiſenhaus daraus gemacht werden, da die andern Waiſenhäuſer der Stadt zu militairiſchen Zwecken verwandt waren. Die Vorſteher und Oberalten proteſtirten dagegen bei dem damaligen Franzöſiſchen Maire, welcher Klugkiſt hieß, ſo wie auch bei dem „Comte d'Arberg, Praefect du Departement des Bouches du Weser“. Dieſem letztern ſetzten ſie in einem vom 1. Juni 1811 datirten und Franzöſiſch geſchriebenen Sendſchreiben auseinander: „que l'établissement, nommé la „Seefahrt“ qu'on va envahir, a été fondé par

nos ancêtres, qui furent tous Capitaines de Navire et qui l'ont toujours soustenu à leurs depens". „Das alte Gouvernement der Stadt," sagten sie, „hätte sich nie in die Angelegenheiten ihres Hauses gemischt und hätte es immer als ein Privatinstitut und individuelles Eigenthum betrachtet und respectirt, daher auch der Herr Graf es nie in einem Bremischen Staats-Calender aufgeführt finden würde, woraus er besonders erkennen könne, daß es mit dem Staate nichts zu thun habe."

Da die Franzosen indeß doch die Seefahrt zu haben wünschten und sie der Commission des Hospices unterstellen wollten, so glaubten die Vorsteher, es sei aus mit ihrem Hause. Sie beriefen daher die zweiundzwanzig Aeltesten und traten mit dem Vorschlage hervor, „daß es den bösen Umständen nach wohl das Beste sei, das Institut unter den bestmöglichsten Bedingungen abzutreten und es für 13,000 Thaler zu verkaufen." Gegen diesen Vorschlag remonstrirten aber wieder die übrigen Schiffermitglieder des Hauses, indem sie behaupteten, daß einen solchen Beschluß die Vorsteher mit den zweiundzwanzig Aeltesten gar nicht fassen könnten, daß dazu vielmehr die Zustimmung der gesammten Mitglieder des Hauses gehöre. Da in Folge dessen der Verkauf nicht sogleich gelingen konnte, fingen die Vorsteher wieder an, zu laviren und gegen die Französischen Behörden wie vorhin zu protestiren.

Als diese nach einer kleinen Pause den 27. August 1812 die Seefahrt wiederum besahen, und darnach erklärten, daß dieselbe als eine auf Schifffahrt bezügliche Anstalt einen Theil der kaiserlich Französischen Marine bilde, und daß man sie zu einem Tribunal de Commerce gebrauchen wolle, da schrieben die Vorsteher abermals einen Brief an die Präfektur mit der wiederholten Bitte, „die alte Seefahrt ohne Aenderung bestehen zu lassen." Und auf ein neues Verlangen des Maire vom 18. Juni 1813, die Seefahrt zur Aufnahme eines „Bureau des Inscriptions et Archives de la Marine Imperiale" herzugeben, gaben sie eine ablehnende Antwort. Die Schlacht bei

Leipzig und die Kosacken machten endlich ferneres Laviren und Protestiren überflüssig, und das Haus Seefahrt mit seinen alten Einrichtungen rettete sich auf diese Weise eben so wie die wiedererstehende Verfassung der Republik Bremen selbst, in die Neuzeit hinüber.

Hierauf schien es anfänglich, als wollte sich, wie in ganz Deutschland so auch in Bremen und eben so innerhalb der Mauern der Seefahrt, die vorfranzösische Zeit ganz mit ihrer alten Physiognomie wieder aus dem Grabe erheben. Die Vorsteher und Oberalten der Seefahrt, die im Laufe des 18. Jahrhunderts das Regiment des Hauses völlig an sich gerissen hatten, wiesen im Jahre 1815, als einige Mitglieder nach den Statuten und Gesetzen des Hauses fragten, auf die alte „Gesetz-Tafel“ aus dem 16. Jahrhunderte hin, in welcher die Verfassung der Gesellschaft enthalten sei, und sträubten sich mit lakonischen Ablehnungen gegen alle Reformen und Umänderungen dieser „ehrwürdigen“ Verfassung.

Unter den Gesammtmitgliedern des Hauses bildete sich dagegen eine Verbindung zur Abstellung alter Mißbräuche. Sie hielten mehre Versammlungen im Hause Seefahrt, ernannten fünf Deputirte „zur Wahrnehmung ihrer Interessen bei den Vorstehern und Oberalten des Hauses Seefahrt“, und diese ihre Deputirte wechselten mit der Vorsteherschaft verschiedene Schriftstücke und thaten eine Reihe von Vorschlägen zur Reformirung der alten Gesetze des Hauses, „die Niemand recht kenne, und die in einer den Mitgliedern jetzt unverständlichen Sprache (der Alt-Plattdeutschen) geschrieben seien.“

Ihre Proposition ging hauptsächlich darauf hin, die Macht der vier Vorsteher und Oberalten zu beschränken, „die volle Wirksamkeit der zweiundzwanzig Aeltesten wieder herzustellen,“ den Einfluß der Gesammtmitglieder des Hauses zu erhöhen, dieselben namentlich auch dann für wahlfähig zu den Aemtern der Gesellschaft ansehen zu lassen, wenn sie die Kosten für die große Schiffer-Mahlzeit nicht aufgewandt hätten, und die Gesetze

des Hauses durch den Druck zu publiciren, „damit sie Jeder kennen lernen und in Ueberlegung ziehen könne.“

Die Vorsteher und Oberalten des Hauses zeigten Anfangs eben so wenig Eifer, auf die Reform-Vorschläge der Schiffer einzugehen, wie damals die Deutschen Regierungen, den Forderungen ihrer Völker nachzugeben. Sie antworteten auf die an sie gestellten Begehren entweder gar nicht oder sehr lakonisch nach langem Harren und Zögern. Es gelang ihnen auch die Coalation der Schiffer, welche sich gegen sie gebildet hatte, zu sprengen. Ueber die Hälfte der Schiffer, welche fanden, daß ihre fünf Deputirten in ihren Forderungen zu weit gingen, zogen ihre Vollmacht zurück und jene, die sich so allmählig auf den Sand gesetzt sahen, „hielten es endlich unter ihrer Würde, noch länger Bevollmächtigte von Personen zu sein, die so unconsequent handelten.“*)

Dennoch blieben einige von ihnen an der Spitze der Bewegung, die einmal aufgeregt, nicht wieder in Stillstand gerieth. Die Sache wurde vor den Rath gebracht. Dieser setzte im Jahre 1817 eine Commision nieder, die aus mehreren Senatoren bestand und im Hause Seefahrt mit den Schifferbrüdern und ihren Vorstehern und Oberalten mehre gemeinsame Versammlungen pflog. Dies war ein sehr gefährlicher Schritt, denn wer einen mächtigen Dritten zum Friedensstifter und Schiedsrichter in sein Haus führt, verfällt bald der Oberherrschaft desselben. Es dauerte daher auch nicht lange, so trat die rathsherrliche Commission (im Laufe des Jahres 1818) mit dem Antrage hervor, „daß das Haus Seefahrt hinfüro der Oberinspection des Senats zu unterwerfen sei.“ Die Freiheit

*) Siehe über dies Alles die Schrift: „Darstellung der von den Deputirten der Seeschiffer-Brüderschaft behufs Abänderung, Verbesserung und Vermehrung der Gesetze des Hauses Seefahrt bei dessen Vorsteher und Oberalten bisher unternommenen Schritte“. Bremen bei G. Jöntzen. 1816.

von dieser Inspection, die unbeschränkte Verfügung über ihre Gelder und Angelegenheiten waren aber für das Haus Seefahrt von alten Zeiten ungefähr dasselbe gewesen, was für die Stadt Bremen selbst die Reichsfreiheit war. Sofort waren Vorsteher, Oberalten, Zweiundzwanziger und alle Mitglieder darüber einig, daß diese Inspection und der daraus hervorgehende Verlust ihrer Unabhängigkeit nicht zu dulden sei, und es regnete von allen Seiten Proteste dagegen.*)

Vielleicht war es zum Theil diesem drohenden Umstande zuzuschreiben, daß man sich innerhalb der Gesellschaft nun doch auch schnell über die Revision und Umgestaltung der Gesetze einigte, und daß endlich im Jahre 1819 „die Verfassung und Gesetze des Hauses Seefahrt“ zum ersten Male den neuen Vereinbarungen gemäß im Druck erschienen.

Diese Gesetze von 1819 bilden nun das neue Fundament der Zustände und Verhältnisse des Hauses für dieses Jahrhundert. Da indeß dies bewegliche Jahrhundert stets neue Bedürfnisse und Ideen zu Tage förderte, da der Handel und die Schifffahrt Bremens sich ungemein schwunghaft entfalteten, so wurden auch bald wieder Veränderungen und Zusätze zu diesen Gesetzen von 1819 nöthig befunden, und es wurden dieselben im Laufe der letzten Jahrzehnte noch mehre Male mehr oder weniger wesentlich umgestaltet. Zuerst im Jahre 1823. Darauf im Jahre 1841. Abermals im Jahre 1851. Und zuletzt im Jahre 1855.

Es würde mich hier zu weit führen, wenn ich über alle Details, dieser successiven Umgestaltungen historisch berichten wollte. Ich will mich darauf beschränken, den daraus hervorgegangenen jetzigen Zustand des Hauses in seinen Hauptpunkten in den folgenden Capiteln zu schildern und dabei dann und

---

*) Siehe die Dokumente darüber im Staatsarchiv. T. 6. m. 10.

wann auch einige Rückblicke auf jene nach und nach eintretenden Veränderungen zu werfen. Zuvor muß ich jedoch noch eines mit der letzten Gesetzrevision von 1855 in Verbindung stehenden und für die Schifffahrt so wie für das Haus Seefahrt wichtigen Ereignisses Erwähnung thun, nämlich der Stiftung des mit jenen neuesten Gesetzen am selben Tage in Wirksamkeit tretenden Instituts der Seemanns-Casse.

## XVII.

# Wie man in Bremen zum ersten Male nachdrücklich für das Loos der Matrosen sorgt. Stiftung der Seemannscasse. 1855.

Sorge des Hauses Seefahrt für die Matrosen. — Wie die Matrosen sich auch in neuerer Zeit wieder unter sich selbst verbinden. — Wie die Anzahl der Matrosen mit der Blüthe des Handels zunimmt, — und wie es mehr und mehr nöthig wird, nachhaltig für sie zu sorgen. — Circular der Herrn Vietor. — Seemanns-Casse. — Ihre Einrichtung. — Aehnliche Institute im Auslande. — Warum und wie die Seemanns-Casse mit dem Hause Seefahrt verbunden wird.

---

Daß schon in älteren Zeiten, eben so wie die Schiffscapitäne, auch die von Bremen fahrenden Matrosen, einen Versuch dazu machten, für ihre Interessen und namentlich für die Unterstützung der Nothleidenden ihrer Classe specieller und nachhaltiger zu sorgen, als es durch das Haus Seefahrt geschehen konnte, zeigte ich oben. Ich erzählte, daß sie im Jahre 1568 unter sich „die Bootsleute-Brüderschaft“ stifteten, sich mit dieser aber nach kurzem Bestande im Jahre 1586 an das Haus Seefahrt anschlossen und mit demselben verschmolzen. Darnach aber vernehmen wir nicht viel davon, daß die Matrosen sich noch selbst wieder für die Verbesserung ihres Looses durch Association geregt hätten.

Fast alle im 17. und 18. Jahrhundert zum Wohl unglücklicher Seeschiffer gestifteten und bestehenden Anstalten wurden nur

von den Capitänen gegründet und geleitet und waren auch in der Hauptsache nur für Capitaine bestimmt. Die zahlreichen Steuerleute und Matrosen wurden dabei nur in zweiter Linie berücksichtigt.

Die im Jahre 1618 gestiftete Seeschiffer-Brüder-Sterbecasse bestimmte zwar, daß in ihre Gesellschaft auch „angehende Schiffer" oder Steuerleute aufgenommen werden könnten. Vermuthlich hatten indeß die Steuerleute selbst nur wenig Vortheil davon, die Matrosenschaft wohl gar keinen.

Ebenso wurden auch in der von den Capitänen im Jahre 1700 gestifteten „Seeschiffer-Witwencasse" zwar Steuerleute, aber keine Matrosen zugelassen. Ich sagte schon, daß dieses Institut nur 12 Jahre bestanden habe, und daß in die aus ihrer Asche später (1780) hervorgegangene neue Seeschiffer-Witwencasse, nur Capitäne zugelassen, auf die Witwen der Steuerleute und Matrosen aber keine Rücksicht genommen wurde. Auch die im Jahre 1792 in Vegesack begründete Schiffer-Wittwencasse, schloß bis auf die neueste Zeit Steuerleute und „Seefahrer noch geringeren Grades" aus.

Im Jahre 1785 traten mehrere Matrosen, die vermuthlich die Vernachlässigung ihres Standes empfanden, zusammen und beschlossen eine „Sklavencasse zur Befreiung armer Bremer Matrosen aus der Türkischen Gefangenschaft" und zugleich eine Art „Seemannsheim" zu stiften. Doch wurde damals ihr Projekt, das vermuthlich nicht die nöthige Garantie darbot, vom Senate verworfen und ihr darauf bezügliches Gesuch abgeschlagen.*)

Die Bremer Matrosenschaft, die seit Auflösung ihrer mittelalterlichen Brüderschaften, kein gemeinsames Band verknüpfte, für die auch sowohl vom Staate als von anderer Seite wenig geschah, glich einer verwahrlosten Heerde. Denn selbst was das Haus Seefahrt nach alter gewohnter Weise für sie thun konnte,

*) Nach im Staatsarchiv vorhandenen Papieren.

war im Verhältniß zu der Masse von Unheil und Leiden, welche Stürme, Schiffbrüche und Krankheiten beständig über die Matrosenschaft ausschütteten, nur ein Tropfen im Meere, zumal da das Haus seine beschränkten Wohlthaten nur solchen Steuerleuten und Matrosen spendete, die dem Bremischen Staate angehörten, „Bremer Kinder“.

Diese Uebelstände traten noch mehr hervor, als seit dem neuen großartigen Aufschwunge des Handels und der Schifffahrt der Stadt in den letzten Jahrzehnten die Größe jener Heerde so bedeutend anwuchs, und dann auch weit mehr Ausländer, als „Bremer Kinder“, auf der Bremischen Flotte dienten. Im Verlaufe eines Jahres gab es in der letzten Zeit nicht weniger als 5 bis 6000 Matrosen auf Bremer Schiffen. In den allerneusten Jahren sind manchmal 11,000 Leute per Jahr auf Bremer Schiffen mehr oder weniger lange engagirt gewesen. Davon gehörten wohl mehr als drei Viertel nicht dem Bremischen Staate an, und Tausende, die dem Bremischen Interesse dienten, sahen sich dennoch von allen Wohlthätigkeitsanstalten der Stadt ausgeschlossen. In den kleinen Oldenburgischen und Hannoverschen Ortschaften längs der Weser gab es Haus um Haus trauernde Witwen und Waisen, deren Männer und Väter im Dienste der Bremer Flagge ihr Leben verloren hatten, und die sich von daher keines Trostes versichern konnten.

Die Folge dieser Verwahrlosung des Wohls der Schiffsmannschaften war, daß dieselben sich mit ihren Interessen und Sympathien nur wenig an die Bremer Marine und Flagge gefesselt fühlten, und in der Fremde sehr geneigt wurden, in die Dienste anderer Marinen überzugehen. Desertirungen der Matrosen nahmen in allarmirender Weise zu. Im Anfange der fünfziger Jahre desertirten von den Bremer Schiffen jährlich über 150 Leute.

Diese Verhältnisse erregten allmählig die Aufmerksamkeit der das Wohl unserer Schifffahrt überwachenden Behörden und Privatleute. Schon im Jahre 1852 erließ der Senat eine

neue Verordnung über die Pflichten und Rechte der auf Bremischen Seeschiffen fahrenden Seeleute, in welcher verschiedene Strafgelder für Vergehen und für das Desertiren der Matrosen angeordnet wurden.

Der Ertrag dieser Strafgelder sollte zu Wohlthätigkeitszwecken für die ehrenhaften und treuen Mannschaften verwendet werden. Im Jahre 1853 aber trat ein einflußreicher Kaufmann Bremens mit einem Plane zur Begründung einer sogenannten „Seemanns-Casse“ hervor. Durch dieses Institut sollte auf viel nachdrücklichere Weise, als es durch obrigkeitliche Verordnungen und Strafandrohungen geschehen konnte, und zwar durch eine Gemeinsamkeit des Interesses Das begründet werden, was da fehlte, nämlich eine Verbindung der gesammten auf Bremischen Schiffen dienenden Mannschaften gegen Unglück und Gefahr, gegen Sturm und Krankheit, eine durch gemeinschaftliche Anstrengungen aufgebaute allgemeine Matrosen-Versorgungs-Anstalt, die gewissermaßen eine Wiedererweckung der alten Bremischen „Bootsleute-Brüderschaft“ in einer zweckmäßigern Gestalt und nach liberaleren und weiteren Grundsätzen war.

Die Bremer Kaufleute wurden in dem von Herrn Carl Vietor dazu in Umlauf gesetzten Circulair aufgefordert, zunächst die zu einer Schöpfung besagter Art nöthigen Fonds zu schaffen, und es wurde zugleich vorgeschlagen, daß jeder auf Bremischen Schiffen Dienende *verpflichtet* werden solle, dieser Verbindung beizutreten und nach Maßgabe seines Gewinns und Verdienstes das Seine zu dem ihm selber so vortheilhaften Zwecke beizutragen.

Einige andere seefahrende Nationen waren schon *vor* dieser Zeit mit der Begründung ähnlicher Institute für ihre Matrosen vorangegangen. In Lübeck hatte man bereits im Jahre 1840 eine „Seemanns-Casse“ die freilich nur mit knappen Mitteln ausgerüstet wurde, begründet. In Antwerpen hatte man im Laufe der vierziger Jahre eine „Caisse de secours et de

prevoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon Belge et de leurs familles“ errichtet. Auch in Rotterdam bestand schon seit 1847 ein sogenannter „Fonds voor Zeelieden beneden den Rang van Kapitein“ (Fonds für Seeleute unter dem Range eines Capitäns). Anstalten dieser Art nahm man wohl in Bremen, zum Theil wenigstens, zum Muster.

Andere Seestädte folgten mit Begründung ähnlicher Anstalten erst später nach. So Hamburg mit seiner „Seemanns-Casse“ im Jahre 1857*) und viele Holländische Städte, in denen überall nach und nach sogenannte „Seemanns-Collegien“ begründet wurden.

Da die Uebelstände, denen man begegnen wollte, offenkundig waren, und da der Gemeinsinn der Bremer Kaufleute sich bei dieser wie bei andern Gelegenheiten bewährte, so war im Laufe des Jahres 1854 schnell ein Capital von 15,000 Thalern zusammengebracht, welches einstweilen hinreichend schien, dem Unternehmen einen hoffnungsvollen Anfang zu sichern. Unter Mitwirkung der Bremer Handelskammer wurden die Statuten der neuen Anstalt entworfen. Und dieselben, vom Senate am 8. December 1854 bestätigt, traten mithin mit dem 1. Januar 1855 im Wirksamkeit.

Die Hauptzüge in dem Organismus dieser merkwürdigen und überaus wohlthätigen Stiftung, die seitdem sich kräftig zu entwickeln angefangen hat, sind etwa folgende.

Es war dabei ausschließlich auf das Wohl der Steuerleute und Matrosen abgesehen, und die Capitäne, für welche durch das Haus Seefahrt und durch die andern, mit demselben zusammen hangenden und von mir erwähnten Institute hinreichend gesorgt schien, wurden daher davon ausgeschlossen, so wie auch jeder Matrose und Steuermann, sobald er den Rang eines Capitains erlangte, aus der durch die Seemanns-Casse

*) Die ersten Vorschläge und Pläne zu diesem Institute in Hamburg datiren schon aus dem Jahre 1852.

begründeten Verbindung austreten und seine Ansprüche an dieselbe verlieren sollte.

Man wollte dabei zunächst den in vorübergehende Noth und Bedrängniß gerathenen Seefahrern einige Beihülfe, ferner den für beständig durch Krankheit oder Alter invalide Gewordenen eine bleibende Pension, und endlich ihren etwa in Armuth zurückgebliebenen Witwen eine dauernde Unterstützung verschaffen. Das ganze Institut ging daher gleich in zwei Hauptzweige auseinander, in eine sogenannte „Hülfs- und Pensionscasse“ (für Männer) und in eine „Witwen-Unterstützungscasse“. Ein Drittel des eingesammelten Capitals und der noch ferner zu erwartenden Einnahmen der Gesellschaft sollte dieser, zwei Drittel jener dienen.

Durch die „Hülfs- und Pensions-Casse“ wird zunächst den Matrosen und Steuerleuten, wenn sie durch Schiffbruch ihre Effecten verlieren, ein Entschädigungs-Capital zugesichert, das für den Obersteuermann 40 Thaler beträgt und mit dem Range des Seefahrers bis zum Leichtmatrosen und Schiffsjungen abnimmt. Und zweitens wird ihnen für den Fall, daß sie auf unverschuldete Weise zum Seedienst unfähig wurden, eine jährliche Pension verheißen, die lebenslänglich ist, wenn die Dienstunfähigkeit andauert. Doch kann auf eine solche Pension nur Der Anspruch machen, der schon 7 Jahre lang auf Bremischen Schiffen fuhr, der Bremischen Marine angehörte, und während dieser Zeit wirklich 56 Monate in activem Dienste derselben stand. Wer vor diesen sieben Jahren dienstunfähig wird, dem wird als Unterstützung nur so viel aus- und zurückbezahlt, als er selbst bis dahin zur Casse beitrug.

Nach sieben Jahrjahren beträgt die Pension jährlich 12 Thaler und steigt mit der Anzahl der Jahrjahre für den gemeinen Matrosen bis zu 24 Thaler, für die Unter- und Obersteuerleute bis auf 30 und 32. Doch ist dabei noch ein Unterschied gemacht zwischen den auf Segel- und den auf Dampfschiffen dienenden zum Vortheil der letzten. Bei einem Alter von 60 Jahren

wird Dienstunfähigkeit ohne weiteren Nachweis angenommen. Wer desertirt oder sonst ein entehrendes Verbrechen begeht, verliert allen Anspruch auf Pension und Unterstützung.

Die „Witwen-Unterstützungs-Casse“ nimmt sich der durch den Tod eines Matrosen in Bedrängniß gerathenen Witwe und Waisen an, die er als seine Gattin und ehelichen Kinder hinterließ.

Alle anderen Verwandten des Matrosen — leider auch die Mutter und alten Eltern der jungen Leute,*) — hat man von der Unterstützung ausgeschlossen. Man giebt den Witwen und Waisen entweder ein für alle Mal eine Extragabe oder eine Pension, und die Höhe beider werden nach der Länge der Dienste, die der Verstorbene der Bremer Flagge geleistet, bestimmt.

Man kann sich denken, wie wohlthuend eine Anstalt und Verbindung dieser Art, wenn sie erst ihre ganze Thätigkeit entfaltet haben wird, auf die Treue und den Diensteifer der Mannschaften einwirken muß, da für jedes neue ehrenvoll und thätig zurückgelegte Jahr, gleichsam eine erhöhte Prämie in Aussicht gestellt wird. Erst durch eine solche Seemanns-Casse erhält der Schiffer gleichsam ein dankbares Vaterland, dem er nun gern dient, auf das er hinfüro mit Ruhe und Befriedigung blicken kann, und bei dem er für sich im Alter und Unglück ein gesichertes Loos und einen Hafen bereitet weiß.

Die Einnahmen der Casse, aus denen die oben bezeichneten „Prämien der Tüchtigkeit und Treue“ bestritten werden sollen, bestehen theils in den Zinsen des der Anstalt überwiesenen Kapitals, der ihr gemachten Geschenke und Vermächtnisse, hauptsächlich aber in gewissen Beiträgen der Seeleute selbst. Es ist bestimmt worden, daß jeder Steuermann oder Matrose von jedem Thaler (zu 72 Grote), den er an Lohn oder sonst wie

---

*) Ich finde, daß bei einigen andern Seemanns-Cassen auch diese unterstützt werden.

auf der Reise gewinnt, 2 Grote, d. h. $^1/_{36}$ seines ganzen Gewinns in die Casse liefern solle, und daß Niemand, der sich nicht gleich bei seinem Engagement diesem Abzuge unterwerfe, in die Bremische Marine eintreten könne. Da die Matrosen zuweilen, namentlich beim Wallfischfange, sehr bedeutenden Gewinn machen, so ereignete es sich mitunter wohl, daß ihre Beiträge von einer Reise sich auf 30 Thaler und mehr beliefen. Seeleute, die bereits 25 Jahre hindurch der Marine gedient und der Casse ihre Beiträge eingesandt haben, sind von ferneren Beiträgen dispensirt.

Wie die Schiffer, so sind auch die Schiffsrheder aus dem natürlichen Grunde, daß auch ihr Vortheil mittelbar durch das Wohl ihrer Schiffer gefördert wird, zu Beiträgen verpflichtet. Sie zahlen bei jeder Expedition von jedem auf ihren Schiffen dienenden Matrosen eine gewisse Quote, die mit der Größe der Reise steigt. So zahlen sie z. B. per Kopf für eine Europäische Reise diesseits der Straße von Gibraltar nur halb so viel als für Reisen ins Mittelmeer. Und für Reisen jenseits des Caps Horn und des Vorgebirges der guten Hoffnung doppelt so viel, als für solche, die diesseits der beiden Caps bleiben. Außerdem fließen der Casse auch alle Strafgelder der Matrosen von der ganzen Bremischen Flotte zu.

Da das Institut noch sehr jung ist, und mithin noch wenig Fälle vorkommen konnten, in denen Versorgungs- und Pensionszahlungen nöthig wurden, so hat man bisher fast alle Einkünfte der Anstalt zum Capital schlagen können und dieses ist daher bald (im Jahre 1862) auf die bedeutende Summe von mehr als 130,000 Thaler angewachsen.

Nachdem die Seemanns-Casse — diese neumodige Matrosen-Brüderschaft — geschaffen war, wurde sie ebenso wie einst die alte, im Jahre 1568 gestiftete „Bootsleute-Brüderschaft" mit dem Hause Seefahrt verbunden, und der Verwaltung der kaufmännischen Vorsteher und Ober-Alten dieser Stiftung unterstellt. Man wird es leicht begreifen, daß die praktische Anwen-

dung und die Inslebenführung der Bestimmungen der Anstalt, so wie die angemessene Verwendung ihrer Spenden oft zu kritischen Fällen und nicht leicht zu lösenden Fragen führten, und daß daher oft bei denen, welche diese Dinge behandeln sollten, eine genaue Kenntniß der allgemeinen und persönlichen Verhältnisse der Seeleute und dazu eine Gewandtheit in kaufmännischen Transactionen wünschenswerth war.

Bei keinem Collegium konnte man diese doppelte Qualificirung besser finden, als bei der das Haus Seefahrt verwaltenden Körperschaft, das im 16. Jahrhundert aus einer so glücklichen und nützlichen Verschmelzung von Kaufleuten, Schiffsrhedern und Schiffern entstanden war. Die Kaufleute des Hauses konnten am besten über die Anlegung und Nutzung der Capitalien die nöthigen Dispositionen treffen, und die Seefahrer desselben vermochten diesen bei der ersprießlichsten und zweckmäßigsten Vertheilung der Gaben durch ihre Bekanntschaft mit den persönlichen Verhältnissen der Matrosen mit dem besten Rathe beizustehen.

Man fügte dem Hause Seefahrt neue Kräfte für die Verwaltung der neu angewachsenen Branche hinzu. Auch schlug die Seemanns-Casse in dem Lokale des alten Hauses selbst ihren Sitz und ihr Bureau auf.

Nur in gewissen Punkten wurde das neue Institut für die Matrosen wieder von dem alten Stifte der Capitäne getrennt gehalten. Die Gesammtheit der Mitglieder des Hauses Seefahrt hat über die Seemanns-Casse keine Disposition zu treffen. Auch wird die Verwaltung und Rechnung separat geführt. Für jede sind besondere Beamte angestellt. Von den fünf Vorstehern widmet sich einer allein der Verwaltung der Seemanns-Casse während die übrigen vier, wie von altersher, die Geschäfte des Hauses führen. Auch können die, welche sich bei den Entscheidungen der Administration der Seemannscasse nicht beruhigen wollen, an die oberste Seebehörde und endlich an den Senat recurriren, dem die Oberaufsicht und letzte Entscheidung bei die-

sem Institute gebührt. Desgleichen muß die Verwaltung der Seemannscasse der obersten Seebehörde und dem Senate jährlich Rechenschaft ablegen, so wie auch die Hauptpunkte dieser Jahresrechnung regelmäßig durch die öffentlichen Blätter zur Kunde des großen Publikums bringen.

Erst durch die Organisirung der Seemanns-Casse wurde das im Jahre 1545 begonnene Werk des Hauses Seefahrt erweitert, abgerundet und gleichsam gekrönt. Durch die Annexirung derselben an das Haus Seefahrt erlangte der Wirkungskreis des letztern diejenige Ausbildung, die es seiner Bestimmung nach haben mußte. Es umfaßte und überwachte nun das Wohl und Interesse des gesammten Schifferstandes und aller seiner Angehörigen.

## XVIII.

# Jetzige Einkünfte des Hauses Seefahrt.

Die sogenannten „Bodmerei- oder Reisegelder". — Die Abgaben der sogenannten „Landleute". — Die Armenbüchsen auf dem Lande und auf den Schiffen. — Die jährlichen Sammlungen in der Stadt und die „Thalermänner". — Die „Gildegelder". — Die Vermächtnisse.

---

Ursprünglich verschaffte man dem Hause Seefahrt, wie ich bei der Erzählung seiner Stiftung nachwies, dadurch einige Einkünfte, daß man mehre von alten Zeiten her auf den Schiffen zusammenfließende, aber zu keinem bestimmten wohlthätigen Zwecke regelmäßig verwandte, — vielmehr oft wieder unnütz vergeudete Geldbeiträge, in eine gemeinsame Casse fließen ließ.

Ich habe diese anfänglichen Quellen der Einnahme, — die alten auf den Schiffen üblichen Geldstrafen oder „Brüche", die sogenannten „Gottes-Gelder" bei Contrakten der Schiffer, die „Geld-Gelöbnisse" in Gefahren, die Ersparnisse oder Ueberschüsse der sogenannten „Maschuppeien" ꝛc. — oben namhaft gemacht, und habe auch bemerkt, daß schon einige Zeit nach der Stiftung eine neue Gattung von Einnahme, nämlich die sogenannten „Bodmerei- oder Reisegelder" der Schiffscapitäne hinzugekommen sei.

Auch habe ich bemerkt, daß gleich nach dem Ankaufe eines Hauses (1561) von frommen Leuten der Gesellschaft einige Capitalien geschenkt seien, die man alsdann anlegte und deren Zinsen man zum Frommen der Stiftung verwendete.

Manche jener alten Einnahmequellen sind im Laufe der Zeiten versiegt, andere sind geblieben und bedeutend angewachsen, und wiederum ganz neue haben sich eröffnet.

Die für alle Folgezeit bis jetzt gebliebenen und neu hinzugekommenen Einkünfte lassen sich etwa unter folgenden Rubriken übersichtlich zusammstellen:

1) Die sogenannten Bodmerei- und Reisegelder;

2) Die Abgaben der sogenannten „Seeschiffer-Landleute“;

3) Die Beiträge aus den Armenbüchsen;

4) Die jährlichen Sammlungen in der Stadt und deren Gebiet;

5) Die sogenannten „Gildegelder“;

6) Die der Anstalt geschenkten oder vermachten Capitalien und die Zinsen von denselben.

### 1) Die sogenannten Bodmerei- oder Reisegelder

waren eine sehr wichtige Quelle der Einnahmen der Seefahrt. Sie wurden schon in den ältesten Gesetzen des Hauses (bald nach 1561) begründet. Es wurde darin festgesetzt, daß jeder Schiffer berechtigt und verpflichtet sein solle, von den Armengeldern der Seefahrt 20 Thaler auf Bodmerei zu nehmen, von diesem Capital nach jeder Vollendung der Reise „die Bodmerei“ (Prämie) zu entrichten, und auch das ganze Capital „auf Verlangen der Schaffer“, sogleich in der Woche nach Martini zurückzuzahlen.

Bei dieser Anordnung scheint ein doppelter Zweck zum Grunde gelegen zu haben. Nämlich erstlich, den Schiffern selbst bei ihrer Abreise ein kleines Capital zu ihrer Ausrüstung, zur Anschaffung ihrer Compasse, See-Karten und sonstigen Instru-

mente in die Hand zu geben, und insofern war die Anleihe für jeden Schiffer eine Wohlthat.

Zugleich aber wünschte man die Gelder der Seefahrt auf eine nützliche Weise anzulegen. Es wurden den Schiffern daher für das kleine Capital sehr hohe Zinsen angerechnet, und ihre Schiffe wie bei dem sogenannten Bodmerei-Contrakte, für die richtige Rückzahlung des Capitals, als verpfändet angesehen. Auch ging natürlich mit dem Schiffe das ganze darauf haftende Capital verloren. Man nannte dies Darlehen wahrscheinlich deshalb „Bodmerei-Geld", obgleich dieser Ausdruck dabei in einer uns jetzt ungeläufigen Bedeutung angewendet wurde. Ein Schiffer mochte selbst zu seiner Ausrüstung Geld genug besitzen, nichtsdesto weniger aber sollte er das Capital von 20 Thalern „unweigerlich annehmen", hohe Zinsen dafür bezahlen, und sein Schiff dafür verpfänden. Der Contrakt war daher für ihn zugleich onerös. Doch verpflichteten sich, wie gesagt, in der bezeichneten Zeit, alle Schiffer dazu, um die Einkünfte der Seefahrt zu mehren.

Die Größe der „Bodmerei" oder Prämie, die der Schiffer von diesem Capital zu bezahlen hatte, richtete sich nach der Größe seiner Reise. Deßwegen und weil sie immer gleich nach vollendeter Reise eingefordert wurden, nannte man diese Gelder später auch wohl „Reisegelder". Jetzt ist dieser letztere Name allein gebräuchlich und der alterthümliche der „Bodmerei-Gelder" außer Cours gekommen.

Manche mittellose Schiffer fanden dieses Anleihen vermuthlich ganz bequem und waren daher sehr willig, zum Zweck ihrer Ausrüstung und zu andern Zwecken, nicht nur 20 Thaler, sondern auch mehr von den Geldern der Seefahrt aufzunehmen. In Folge dessen schlich sich im Laufe des 16. Jahrhunderts der gesetzwidrige Mißbrauch ein, daß die Schaffer der Seefahrt den Schiffern zuweilen mehr Geld auf Bodmerei gaben. Und es wurde endlich im Laufe dieses Jahrhunderts beliebt, daß sie dem Schiffer bis auf 250 Thaler zu 49 Grote (damals ein

sehr bedeutendes Capital, vielleicht so viel wie jetzt 1000 Thaler) bewilligen dürften.

Dies führte nun, wenn die Schiffer leichtsinnig waren, zu allerlei Unordnungen und wenn ihre Schiffe scheiterten, zu schlimmen Verlusten für die Anstalt. Im Jahre 1629, den 11. Febr. wurden deswegen in einer Versammlung aller Schiffer und Vorsteher der Seefahrt Beschlüsse gefaßt, welche sie „eine Ordnung von Bodmerey-Geldern" nannten. Darin wurde das alte Gesetz, daß in der Regel jeder Schiffer nur 20 Thaler in specie „auf Abentheuer zur See" zu nehmen berechtigt und verpflichtet sein solle, wieder hergestellt. Wolle er mehr nehmen, so sollten ihm die Schaffer höchstens bis 50 Thaler zu 72 Grote bewilligen dürfen. Doch sollten sie dabei pflichtgemäß „gute Diskretion gebrauchen, und der Schiffe und Schiffer Gelegenheit berücksichtigen". Wollte ein Schiffer ein noch größeres Capital haben, sollten dies die Schaffer allein zu willigen nicht das Recht haben, sondern darüber zuvörderst mit den andern Vorstehern, Aeltesten, Buchhaltern der Seefahrt und unter Umständen auch mit den Gesammt-Aeltesten („Sampt-Oldesten") d. h. den Zweiundzwanzigern zu Rathe gehen.*) Ich glaube, daß auch diese 1629 den Schaffern gegebene Erlaubniß, 50 Thaler zu bewilligen, später wieder zurückgezogen wurde, obwohl ich keinen ausdrücklichen Beschluß darüber aufgezeichnet finde. Wenigstens ist in allen Schriften bis auf unsere Tage herab immer nur von den alten „20 Thaler Bodmerei-Geld" die Rede. Mehrfach aber wird es in den Protokollen angemerkt, daß sich dieser oder jener Schiffer geweigert habe, die 20 Thaler Bodmerei anzunehmen, daß er aber daran erinnert worden sei, wie dies in den vom Rath bestätigten alten Gesetzen absolut „anbefohlen" sei.

---

*) Siehe hierüber das in Plattdeutscher Sprache geschriebene und sowohl im Staatsarchive als im Archive der Seefahrt abschriftlich aufbewahrte Dokument betitelt: „Ordnung von Bodmerei-Geldern de Anno 1629".

Wie hoch sich anfänglich die für dieses gezwungene Anlehen zu bezahlenden Zinsen oder Reisegelder belaufen haben, und wie viel für jede kleinere oder größere Reise bezahlt werden mußte, ist leider nirgends gesagt. Erst aus spätern Zeiten besitzen wir darüber Aufzeichnungen, sogenannte „Neuverordnete Taxen der Abgaben von Bodmerei- und Reisegeldern".

Früher theilte man die Schifffahrt in „Reisen nach Osten" und in „Reisen nach Westen". Zu jenen gehörten die Fahrten nach Dänemark, Skandinavien, Rußland und allen Ostseeländern. Zu diesen die Fahrten nach Holland, England und durch den Canal nach dem südlichen Europa und der Mittelländischen See.

Bei beiden, bei der Ost- und Westfahrt, machte man wieder einen Unterschied zwischen der „kleinen" und der „großen Fahrt".

Ostwärts umfaßte die „kleine Fahrt" alle Häfen an der Elbe und Eider, und überhaupt ganz Jütland und Dänemark und die Ostseeländer „bis zur Insel Rügen". Zur „großen Fahrt" dagegen gehörten alle Reisen nach Schweden, Norwegen, Rußland und an der südlichen Ostseeküste alle die, welche über die Insel Rügen hinaus gingen (nach Pommern, Preußen, Curland ꝛc.)

Westwärts umfaßte die „kleine Fahrt" alle Reisen zu Friesischen und Holländischen Häfen „bis zum Briel" (Rheinmündung) und die „große Fahrt" alle weiteren Reisen „jenseits des Briels".*)

Für jede Reise, die innerhalb der „kleinen Fahrt" blieb bezahlte jeder Schiffer an das Haus Seefahrt, nach dem Tarif von 1823, einen Thaler. Die Reisen der „großen Fahrt"

*) So noch nach dem Tarife vom Jahre 1823.

waren natürlich wieder in eine Menge Unterabtheilungen gebracht, und es gab dabei um so größere Ansätze der Reisegelder, je weiter die Reise ging. So mußte z. B. ein Capitain 6 Thaler beitragen, wenn er um das Nordcap herumsegelte, dagegen nur 4 Thaler, wenn er diesseits des Nordcaps blieb. Eine Reise nach Westindien kostete ihm 10 Thaler, nach Brasilien 12 Thaler, nach Ostindien 25 und nach China 25 Thaler „Armengelder".

Meistens gehen die Schiffe direkt von Bremen nach ihrem Bestimmungsorte und kehren von da direct nach der Weser zurück. Namentlich war dies so in alten Zeiten gewöhnlich. Später bei dem Wachsthume der kaufmännnischen Speculation, kam aber das Frachtsuchen mehr und mehr auf. Das heißt, die Schiffer segelten nun auch, nachdem sie ihre aus der Heimath mitgenommene Ladung abgesetzt hatten, in der Fremde von einem Hafen zum andern herum, um Ladungen aus einem Lande in das andere zu bringen. Man nannte das wohl „auswärtige Reisen", während die Reisen von der Weser ab hin und zurück „einheimische" oder „Weserreisen" genannt wurden. Es gab nun Schiffe, die zuweilen wohl Jahrelang wegblieben, ehe sie nach Bremen zurückkehrten. Auch diese „auswärtigen Reisen" wurden je nach dem Abstande der Häfen, zwischen denen sie stattfanden, zum Vortheile der Seefahrt taxirt.

Doch machte man dabei noch einen Unterschied zwischen Reisen mit Ladung und Reisen ohne Ladung (im Ballast). Hatte ein Schiffer gleich Ladung von einem Hafen zum andern, so verdiente er mehr und konnte höher für die Armen taxirt werden. Ging er bloß von einem Hafen zum andern, um erst Ladung zu suchen, so taxirte man ihn niedriger, oder ließ auch wohl jeden Beitrag fallen. Reisen der letzten Art hießen: „Versegelungen" und die dabei zu entrichtenden Abgaben „Versegelungsgelder". War die Versegelung gezwungen, eine etwa durch Sturm und Seeschaden gezwungene Flucht in

einen fremden Hafen, so wurde das gar nicht als eine neue Reise betrachtet.

In alten Zeiten, wo fast alle Schiffe gleich klein waren, scheint man keinen Unterschied der Beiträge nach der Größe der Schiffe gemacht zu haben. Neuerdings aber, wo man so große Schiffe von so sehr verschiedener Tragfähigkeit gebaut hat, ist dies allerdings geschehen und man hat die Schiffe je nach der Lastenanzahl in mehre Classen gebracht, so daß nun ein Capitän von einem großen Schiffe zu 800 Lasten für eine Reise wohl 3 oder 4 Mal so viel bezahlt, als er bezahlen würde, wenn er dieselbe Reise mit einem kleinen Schiffe von 50 Lasten machte.

Aus allen diesen Rücksichten sind denn nun in der Neuzeit sehr complicirte „Tarife der Reisegelder an das Haus Seefahrt“ entstanden, der letzte durch ein Conclusum des Senats bestätigte und noch jetzt geltende, ist vom 20. Februar des Jahres 1860. Jeder Capitän bekommt einen Abdruck dieses Tarifs mit auf die Reise, so daß er, wie weit er auch kreuz und queer fahren mag, sich selbst seine Rechnung machen kann.

Während die Einkünfte der Seefahrt aus den Bodmerei- und Reisegeldern im Anfange dieses Jahrhunderts jährlich kaum 400 Thaler betrugen, stiegen sie in den letzten Jahrzehnten zuweilen auf über 1500 Thaler.

### 2) Abgaben der „Landleute“.

Auch wenn die Schiffer ihre Reisen ganz einstellen und auf dem Festlande, sei es als müssige Capitalisten, sei es in anderen Gewerben weiter leben, oder sogenannte „Landleute“ werden, müssen sie fortfahren zum Hause Seefahrt beizusteuern, wenn sie die Gerechtsame und Wohlthaten desselben sich und ihrer Familie wahren wollen. Doch sind diese „Landleute“ nur auf $2\frac{1}{2}$ Thaler per Kopf taxirt, und unter Umständen, wenn

sie nämlich am Lande ohne Broderwerb weilen, können ihnen auch diese Beiträge, unbeschadet ihrer ferneren Theilnahme an der Seefahrt, ganz erlassen werden.

### 3) Die Beiträge aus den Armenbüchsen.

Die „Armenbüchsen“ sind eine der ältesten Einrichtungen bei der Seefahrt. Wahrscheinlich gab es solche Büchsen auf den alten Schiffen schon vor der Stiftung des Hauses, um jene „Brüche“ und „Gottespfennige“ zu sammeln. Jetzt ist jeder Bremer Capitän verpflichtet, an Bord seines Schiffes irgendwo eine Armenbüchse befestigt zu haben, um auf seiner Reise gelegentlich Gaben darin zu sammeln. Diese Büchsen, die von dem Verwalter des Hauses Seefahrt an die Capitäne vertheilt werden, sind alle nach demselben Modell eingerichtet. Sie tragen die Inschrift: „Bedenket der Seefahrt Armen“ und dazu auch noch in der jetzt allgemeinen Seemannssprache die Phrase: „Remember the poor Seamen“. — In sie thaten sonst wohl zuweilen die Matrosen, wenn sie vom Glücke besonders begünstigt wurden, einen Sparpfennig. Auch vergißt es der Capitain nicht, wenn er in fernen Landen Besuche empfängt oder, wie es sich zuweilen ereignet, ein Gastmahl giebt, seine Gäste an „die Büchse“ zu erinnern. Wird eine Partie Whist mit Punsch an Bord seines Schiffes gespielt, so thut wohl ein großmüthiger Spieler seinen ganzen Gewinn hinein. „Die besten (vollsten) Büchsen“ werden immer von recht muntern, geselligen Capitänen geliefert. In den alten guten Zeiten gab es mitunter in den Spanischen Colonien, auch wohl einen reichen Spanischen Pflanzer, der sich an Bord eines Bremer Schiffes vergnügt, an seinem Capitain ein Wohlgefallen gefunden hatte, und dann in die Büchse ein Papier steckte, auf das er als Ordre an seinen Cassenführer mit seiner Namens-Unterschrift die Worte schrieb: „Este vale cien pesos“ (dies Papier ist 100 Thaler werth), welchem Winke

dann auf seinem Comptoir bei Einlieferung des Papiers nachgelebt wurde.

Das sind jedoch jetzt seltene Fälle, und gewöhnlich, wenn man die „Armenbüchse“ nach ihrer Einlieferung bei der Heimkehr des Schiffes leert, findet man sie nur mit allen möglichen Kupfermünzen und kleinen Silbermünzsorten mit Englischen Pence, Französischen Sous, ja Ostindischen und Chinesischen runden, viereckigen und dreieckigen Metallstücken gefüllt. Die Sammlungen dieser Münzen aus allen Häfen und Ländern der Erde, die man, bis sie beim Geldwechsler umgesetzt werden können, in großen Säcken aufbewahrt, gehören zu den Curiositäten der Seefahrt. Ein Liebhaber könnte daraus zuweilen wesentliche Lücken seines Münzcabinets füllen.

Von jeher wurden auch von Seiten der Seefahrt hie und da auf dem Festlande solche Armenbüchsen ausgestellt. Namentlich hat man eine solche in der Seefahrtshalle selbst, welche, wie ich schon sagte, die Jahreszahl 1659 trägt.

Eben solche Büchsen haben sie beim „Wasserschout“ (dem Beamten, der das Schiffsvolk mustert). Und andere stehen noch an andern von Schiffern frequentirten Orten der Stadt und der Weserhäfen.

Seitdem die „Seemanns-Casse“ errichtet ist, zu welcher die Matrosen Beiträge zu geben verpflichtet sind, haben sie die Seefahrtsbüchsen zu vernachlässigen angefangen und daher ist die Einnahme aus dieser Quelle jetzt ein wenig in Abnahme begriffen ist.

### 4) Die jährliche Sammlung in der Stadt und deren Gebiete.

Die jährlichen Sammlungen durch Stadt und Land sind in unsern Hansestädten ein besonders beliebtes Mittel zur Unterstützung ihrer milden Stiftungen. Namentlich wird auch in Bremen viel dadurch bewirkt. Die jährlichen Sammlungen freiwilliger Gaben der Bürger bringen für das Armenhaus

und andere wichtige Institute bedeutende Summen auf. Schon in alten Zeiten wandten die Brüderschaften und andere fromme Stiftungen dieses Mittel an.

Es ist auch eine Haupteinkunftsquelle der Seefahrt, der in neuester Zeit wohl 3000 Thaler jährlich daraus zugeflossen sind. Unter den Mitgliedern der Seefahrt geht die Tradition, daß sie die Erlaubniß zu dieser jährlichen Sammlung als Entschädigung für die zum Hafenbau zu Vegesack hergeschossenen Summen vom Senate erhalten hätten. Allein wahrscheinlich ist auch bei der Seefahrt, wie bei andern Instituten, der Gebrauch schon viel älter.

Darüber, daß der Senat das Recht zu einer jährlichen Sammlung ausdrücklich bewilligt habe, habe ich kein altes Dokument gefunden. Doch könnte sich die Seefahrt im Nothfalle auf das oben von mir erwähnte Senats-Dekret vom 23. Jan. 1756 berufen, worin Er die Abhaltung ihrer großen Mahlzeit verbietet, „die jährliche Sammlung für die armen Seefahrenden beizubehalten“, aber ausdrücklich gestattet.

Die Anstellung dieser Sammlung gehört zu den verschiedenen Pflichten eines Candidaten für die Mitgliedschaft der Seefahrt aus den Schiffscapitänen. Die Candidaten aus der Kaufmannschaft übernehmen diese beschwerliche Pflicht nicht. Aber ein Schiffscapitän kann nicht eher aller Wohlthaten und Rechte der Seefahrt theilhaftig werden, als bis er mit der Büchse von Haus zu Haus, von Bürger zu Bürger herumgegangen ist, und um eine Gabe für die Seefahrts-Armen gebeten hat.

Es sind jedes Jahr, meistens zur Zeit der großen Schaffermahlzeit, d. h. im Monate Februar, fünf bis sechs solcher Candidaten der Seefahrt damit beschäftigt. Jeder von ihnen bekommt sein Stadtquartier zugetheilt. Für die Ortschaften des Gebiets werden solche bestimmt, die in denselben wohnen.

Zuweilen, wenn nicht viele Candidaten da sind, hat derselbe Capitän diese Pflicht, wie ihn die Reihe trifft, zwei oder

drei Jahre hinter einander zu erfüllen. In alten Zeiten wurde, wie man sagt, diesen Gabensammlern beim Anfang ihrer Wanderung von den Schaffern ein Speciesthaler gegeben und ihnen aufgetragen, diesen Speciesthaler, der gleichsam als Heckepfennig dienen sollte, auf dem Markt und andern öffentlichen Plätzen der Stadt, den Kaufleuten oder auch andern gutherzigen Leuten zu präsentiren, und zu sehen, was derselbe etwa einbringen würde, „wie die Leute denn auch bei Präsentirung des Reichsthalers 12 oder 18 Grote oder noch etwas mehr, nach Belieben zu geben pflegten".*)

Der sammelnde Capitän erhielt hiervon den Beinamen „der Thalermann", unter welcher Bezeichnung er gewöhnlich in den Büchern der Seefahrt aufgeführt wird. Und die Sammlung selbst hieß „die Thaler-Sammlung" oder auch „die Umgehung mit dem Speciesthaler". Im Jahre 1801 beschloß man, „daß auch die Thalermänner künftig zur Danksagungsmahlzeit mit eingeladen werden sollten".

Bloß durch die Bemühungen der Thalermänner sind im Laufe des verflossenen halben Jahrhunderts der Seefahrt mehr als 100,000 Thaler, die sie wie Bienen bei kleinen Gaben gesammelt haben, zu Theil geworden.

### 5) Die sogenannten „Gildegelder".

„Gildegeld" oder „Schiffer-Gildegeld" nannte man in Bremen eine schon von mir erwähnte Abgabe, welche von auswärtigen daselbst ein- oder ausladenden Schiffern, die nicht in der Bremer Schiffergilde waren, entrichtet werden mußte. Sie betrug je nach der Größe des Schiffs, im vorigen Jahrhunderte 36 Grote bis 2 Thaler.

Die der Bremischen Schiffergilde angehörigen Schiffer waren davon befreit. Sie hieß vermuthlich deswegen Gilde-

*) Siehe darüber den Aufsatz: Das Haus Seefahrt (aus einer handschriftlichen Chronik) im Bremer Tageblatt Nr 297. 1857.

geld, weil sie im Namen der Gilde, als ein Privilegium der Einheimischen zur Beschränkung der Fremden gefordert wurde.

Es ist, wie ich zu Anfang dieser Schrift bemerkte, eine seit den frühesten Zeiten bestehende Abgabe, und sie ist vermuthlich so alt, wie die Bremer Schiffergilde selbst. Anfänglich floß sie auch wohl nur dieser Schiffergilde zu. Doch hatte auch schon bald der Staat seinen Antheil daran, wie an allen übrigen Gildegeldern.

Nachdem die Seefahrt errichtet war, scheint auf diese schon bald die Hälfte des „Ueberschusses von den Gildegeldern" übertragen zu sein. Wenigstens finde ich bereits im Jahre 1659 ein Protokoll, worin die Vorsteher der Seefahrt sich beschweren, daß ihnen in diesem Jahre nicht „wie sonst" der Ueberschuß des Gildegeldes, der jährlich wohl 200 Thaler betragen habe, ausgezahlt sei, und worin sie sich zu Einreichung einer Bitte an den Senat entschließen, „daß dieser Ueberschuß bei der Gilde, der ersten Abrede gemäß, der Seefahrt wieder zufallen möge".

Dieser Uebergang des Gildegeldes auf die Seefahrt scheint mir wieder zu beweisen, daß sie immer als die Hauptrepräsentantin der ganzen alten Schiffergilde betrachtet wurde.

Im Verlaufe des 18. und noch zu Anfang des 19. Jahrhunderts theilte der Staat das Gildegeld beständig mit dem Hause Seefahrt zu gleichen Theilen.*)

Vom Jahre 1803 liegt eine Beschwerde der Vorsteher des Hauses Seefahrt an den Senat darüber vor, daß fremde Schiffer, namentlich Oldenburgische, sich zuweilen weigerten, die Gildegelder zu bezahlen, nebst einer Bitte, daß der Senat sie zur Bezahlung dieser „durch uraltes Herkommen befestigten Abgabe" anhalten möge.

Das Haus Seefahrt tritt also auch hierbei wieder gleich-

*) Siehe hierüber: „Bürger-Convents-Verhandlungen vom Jahre 1826". pag. 71.

sam als Erbe und Defensor der Rechte der alten Schiffergilde auf.

Im Jahre 1826, da man viele alte unbequeme Abgaben abschaffte und den Betheiligten von Seiten des Staats Entschädigung dafür gab, schloß die Seefahrt mit der Finanzdeputation einen von Rath und Bürgerschaft bestätigten Vertrag ab, vermöge dessen sie auf das Gildegeld verzichtete und statt desselben eine jährliche im Monate Juni zu zahlende Rente annahm.*)

### 6) Die der Anstalt geschenkten oder vermachten Capitalien.

Ich zeigte schon bei Erzählung der frühesten Geschichte der Anstalt, wie bereits in den ersten Zeiten ihr einige Capitalien von reichen Leuten als Geschenke, die man auf Zinsen anlegte, dargebracht worden seien, seit 1564 die ersten Geschenke unter Lebenden, seit 1565 die ersten Legate in Testamenten.

Von jeher hat die wohlhabenden Kaufleute Bremens ein milder und wohlthätiger Sinn belebt, und es ist stets Sitte unter ihnen gewesen, bei Gelegenheit glücklicher Familienfeste, namentlich z. B. bei „silbernen" oder „goldenen Hochzeiten" die milden Stiftungen ihrer Stadt reichlich zu bedenken. Es ist ein schönes und beneidenswerthes Schauspiel, einen reichen Bremer Kaufmann an solchen Tagen zu sehen, wie er, ein würdiges Greis, freudig von den Seinen umgeben, da sitzt in seinem großväterlichen Lehnstuhle und die Huldigungen und Gratulationen der an ihn abgesandten Boten der milden Stiftungen der Stadt empfängt. Indem er sie lächelnd anhört, hat er zu einem Bleistifte gegriffen, ein Stück Papier auf sein Knie gelegt, schreibt darauf die Summen, die er jeder Anstalt „bei Gelegenheit seines frohen Familienfestes" präsentirt, und überreicht dies mit wenigen Strichen werthvoll gemachte Papier mit seinem Danke den Gratulanten.

*) Siehe diesen Vertrag im Staatsarchiv. T. 6. m. 6.

Den Versuch zu einer Präcisirung des Anwachses dieser Geschenke und der Mehrung des Capitalbesitzes der Anstalt durch den Lauf der Jahrhunderte zu machen, wäre sehr schwierig und auch wohl kaum der Mühe werth. Ich sagte schon, daß bereits vor dem dreißigjährigen Kriege die Geldmittel der Anstalt nicht unbedeutend gewesen sein müssen. Sie mag damals verhältnißmäßig vielleicht sogar reicher gewesen sein, als in mancher spätern Epoche. Im Jahre 1704 besaß sie, den Werth der Gebäude eingeschlossen, ein Capitalvermögen von etwa 25,000 Thalern. Von da an erhob sich dieses Vermögen langsam, aber stetig durch das ganze 18. Jahrhundert hindurch, bis es im Jahre 1830 etwa das Doppelte, nämlich circa 50,000 Thaler, betrug. Von dem Jahre 1830 an, als sich Bremens Handel immer großartiger entfaltete, fand eine Verdoppelung des Capitals innerhalb 20 Jahren statt. Denn schon 1850 stieg dasselbe auf 100,000 Thaler. Die Seefahrt wurde in dieser Zeit immer mehr so zu sagen eine Lieblingsanstalt des Bremer Publikums. Die Listen der Vermächtnisse und der Geschenke „bei Gelegenheit froher Familienfeste“ wurden immer größer. Auch die jährlichen Sammlungen in der Stadt und die andern Geldquellen der Anstalt flossen stets reichlicher, und so betrug denn im Jahre 1862 der Capitalbesitz der Anstalt etwa 110,000 Thaler. Und rechnet man zu diesen noch die den Vorstehern der Seefahrt unterstellten Capitalien der Seemanns-Casse (etwa 140,000 Thaler) hinzu, so wird jetzt von der Seefahrt eine Summe von mehr als 250,000 Thaler für die Armen verwaltet.

## XIX.

# Die Spenden und Wohlthaten des Hauses Seefahrt.

Extragaben und Gastgeschenke an Schiffbrüchige und durchreisende Seefahrer. — Die „Wöchentlichen Gaben". — Die Vierteljahrs-Gelder. — Die „Prövenwohnungen" und ihre Einrichtung. — Der „Seefahrts-Hof".

Worin ursprünglich die beschränkten Wohlthaten und Spenden des Hauses Seefahrt bestanden, habe ich oben in einem eigenen Kapitel gezeigt. Es waren anfänglich fast nur Victualien, Kleidungsstücke und kleine Geldalmosen, die man — vielleicht in und bei der Lieben Frauen Kirche — vertheilte.

Als die Gesellschaft ein Haus und größere Capitalien erhielt, kamen dazu allmählig die „Wohnungs-Pröven", und die Spenden und Leistungen des Hauses gestalteten sich dann bald so, wie sie, mit einigen Abänderungen, im Wesentlichen noch heute sind.

Man kann sie in folgende Classen bringen:

1) Extragaben in außerordentlichen Fällen dringender Noth;

2) wöchentliche Gaben an hülfsbedürftige Bremische Matrosen und Steuerleute.

3) regelmäßige alle Vierteljahre auszuzahlende Pensionen an seefahrende Mitglieder des Hauses (Schiffscapitäne) und deren Wittwen.

4) Verleihung von Wohnungen (sogenannte „Prövenwohnungen") an eben solche Mitglieder.

Es war sehr schön, daß man die „Extragaben“ bei der Seefahrt zu Bremen nicht bloß auf Einheimische beschränkte, sondern auch von vornherein arme durchreisende Schiffbrüchige aus der Fremde dabei einschloß. Schon in den ältesten noch plattdeutsch geführten Protokollen, finde ich bald „eenen Engelschen Bootsmann“, bald „eenen seefahrenden Mann, de tho Amsterdam tho Hus hört“, bald eine andere Nationalität unter den Beschenkten aufgeführt. Zuweilen wird „einem fremden Bootsmann, der in Ripen in Jütland gefangen gesessen“ oder „einem armen Schiffer von Enkhuyzen, so von einer verlhorenen Reise gekamen“ ein Zehrgeld mitgetheilt, — dann wieder „drei fremden Bootsgesellen, so ihr Schiff unter Norwegen verloren, um Gotteswillen ein Thaler“ — und wieder „zwei Bootsgesellen von einem Franzmann, der in offener See geblieben, wie er nach Holland wollte, 1 Thaler 36 Grote gegeben.“

In den unheilvollen Zeiten des dreißigjährigen Krieges wo Unwetter und Stürme auf dem Festlande ärger wütheten als auf der See, ging man auch sogar wohl über den Kreis des Schifferstandes hinaus und griff einem von „den Katholischen verdrewenen Pastor“ oder auch einem „verjagten Schulmann“ unter die Arme. Anno 1631, in welchem Jahre Tilly Magdeburg zerstörte, sind auch zwei Thaler gebucht, „welche an twe Borger fan magdeborch, up geheiß der Vorsteher, to tergelde“ (zu Zehrgeld) mitgetheilt wurden.

Als später gegen das Ende des 17. Jahrhunderts in dem furchtbaren Seekriege zwischen Frankreich, England und Holland die kühnen und unbändigen Freibeuter von Dünkirchen auf See so viel Unheil stifteten, wie früher Tilly zu Lande, da findet sich in den Annalen der Seefahrt mehre Jahre hindurch die häufig wiederkehrende Anmerkung, daß einem „von den Dünkirchnern geplünderten Seemann“ ein Almosen gegeben wurde. In diesen Unglücks- und Almosen-Verzeichnissen spiegeln sich alle Calamitäten der verschiedenen Zeitläufe, und sie sind mithin so zu sagen überall mit Geschichte gewürzt.

„Fälle dringender Noth“, kommen wohl in keinem Stande häufiger vor, als in dem der Seefahrer. Sie ereignen sich oft, selbst wenn der Ernährer der Familie noch kräftig und thätig und sein Hauswesen sonst in blühendem Stande ist, z. B. wenn der Schiffer in fernen Meeren, in Folge der Handelsconjuncturen und Speculationen, von einem Hafen zum andern commandirt wird, ganz wider Erwarten Jahre lang nicht zu Hause kömmt, und den Seinen im heimischen Neste kein Futter bringen kann. Dann gerathen Frau und Kinder in Sorge und Bedrängniß, in der ihnen auch wieder „Extragaben“ der Seefahrt beispringen. Kleine Almosen konnte immer der Oekonom des Hauses geben. Größere Gaben sind den Oberalten in dem von jedem von ihnen überwachten Stadtdistrikte zu vertheilen erlaubt. Und die verwaltenden Vorsteher dürfen Vorschüsse und Capitalien bis zu 20 Thaler bewilligen.

In alten Zeiten, wo Hungersnoth und Theurung noch etwas häufig Wiederkehrendes waren, ließ man dann wohl eine Quantität Getreide aufkaufen, sie bei dem Müller mahlen und vertheilte das Mehl in der Seefahrt. In solchen Extrafällen griffen auch die barmherzigen Vorsteher oft genug noch nebenher in den eigenen Beutel, um irgend einer Noth gleich abzuhelfen, für welche die Anstalt selbst nicht auf der Stelle sorgen konnte. Ich finde z. B. nicht selten in den Büchern ähnliche Bemerkungen eingetragen, wie diese: „dem Schiffer Joh. Heuermann, weil er sehr arm an Linnen war, seiner Frau und Kindern jedem zwei Hemde gegeben, von meiner Frau Liebsten ihnen in der Stille gemacht, auf daß es die andern nicht vermerken“.

Die regelmäßigen und fortlaufenden Spenden der Seefahrt sind theils wöchentliche, theils vierteljährliche. Jene, die wöchentlichen, sind nur für arme Matrosen, Steuerleute und deren Witwen, bei denen eine häufig sich wiederholende kleine Gabe besonders angebracht ist. Diese, die vierteljährigen, bloß für die Capitäne und deren Witwen, deren Angelegenheiten

besser geordnet sind, und die eines häufigen Beispringens nicht so sehr bedürfen.

In alten Zeiten, wo fast alle Welt so zu sagen von der Hand in den Mund lebte, gab es fast nur wöchentliche Gaben. Die vierteljährlichen oder halbjährlichen Pensionen wurden erst später eingeführt, als man mehr baar Geld hatte und sich gewöhnte, größere Zeitabschnitte vorsorglich zu übersehen.

Aus demselben Grunde bestanden auch die wöchentlichen Gaben, die in der Seefahrt wie auch in einigen andern Anstalten am Freitage vertheilt wurden, anfänglich nur in Naturalien, namentlich Brod, Käse, Bier, Mehl, Talg, Feuerung ꝛc. Die meisten Gaben waren solche Dinge, die man wegtragen und zu Hause conserviren konnte. Doch scheint man für die Armen nicht nur gemahlen, sondern auch gekocht zu haben, und bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts wurde ihnen etwas Warmes, eine sogenannte „Pottspeise“ mitgegeben. Um 1650 wurde die „Pottspeise“ gänzlich abgeschafft. Auch wurde ungefähr zu derselben Zeit (1654) beschlossen, anstatt der Naturalien, überhaupt den Armen mehr Geld auszutheilen und damit „Anfang des nächsten Jahres (1655) zu beginnen“. Manche Naturallieferungen hat man erst in neuester Zeit in Geld verwandelt, z. B. die Ueberreste der großen Mahlzeit, von denen die Armen bis in dieses Jahrhundert ihr Theil in natura bekamen, und dann erst statt dessen einen halben Louisd'or. Torf und Holzlieferungen hat man erst in den allerletzten Jahren in Geld zu verwandeln angefangen.

An baarem Gelde gab es im Anfange des 16. Jahrhunderts, nach Dem, was ich oben bemerkte, in der Regel wöchentlich nur zwei und darnach drei Grote. Im 17. Jahrhundert wuchsen diese wöchentlichen Spenden baaren Geldes schneller. Sie bestehen auch jetzt noch, und werden heutzutage wie in den ältesten Zeiten, am Freitage ausgetheilt, an welchem Tage denn auch noch der alte in den ersten Gesetzen angeordnete Hausgottesdienst statt findet.

Die Vorsteher und Oberalten beurtheilen und bemessen die Hülfsbedürftigkeit und theilen darnach die Bons auf größere oder kleinere Spenden aus. Der Verwalter des Hauses hat am Freitag Morgen auf dem Tische seinen Geldsack geöffnet und da kommen denn die Armen selber heran oder schicken ihre Kinder, um den kleinen Segen, für den ihr Zettelchen gut ist, einzustreichen.

Von den regelmäßig alle Vierteljahre ausgetheilten Pensionen an die seefahrenden Mitglieder des Hauses und deren Witwen bemerkte ich schon, daß ihre Größe mit den der Anstalt geleisteten Diensten steige. Die meisten Pensionäre wohnen außerhalb des Hauses in der Stadt und in ihrem Gebiete verstreut. Nur für eine gewisse Anzahl hat man auch sogenannte „Prövenwohnungen“ (ehemals „Gottesbuden“) bereitet.

Solche Prövenwohnungen mögen, wie ich sagte, erst einige Zeit nach dem Ankaufe des Hauses in der Hutfilterstraße (nach 1561) eingerichtet sein. Man benutzte dazu zunächst vermuthlich die fünf „Buden“ oder Nebenhäuser, die bei dem „großen Hause“ auf dem Grundstücke des Herrn von dem Sandbecke standen. Im Anfange des 17. Jahrhunderts hatte man etwa ein Dutzend Prövenwohnungen. Sie wurden, wie die Protocollbücher lehren, im Laufe der Zeiten unzählige Male geflickt, renovirt und umgebaut, stellen sich aber noch jetzt in der Hauptsache so dar, wie zu Anfang, nämlich als kleine neben einander gestellte Buden, die dem großen Gildehause wie Böte einem Schiffe angehängt sind.

Nach dem in Bremen und in andern Norddeutschen Städten durchweg herrschenden Principe, demzufolge Jeder sein eigenes Haus und Feuer für sich haben will, ist jede dieser Prövenwohnungen ein Häuschen für sich, mit eigenem Dache und trennender Mauer, und mit einer vollständigen Hauseinrichtung, Heerd, Keller, Bodenraum und besonderm Ein- und Aus-

gange*), alles natürlich sehr miniatur, und nach dem Zollstabe gemessen, wie die Cajüten an Bord eines Schiffes.

Jedes derselben bietet für eine Witwe oder einen alten Invaliden ein freundliches Wohn- und Schlafzimmerchen, die sie meistens recht „pück“ halten, und mit Blumen großen Muscheln aus dem Indischen Oceane, Schiffsmodellen, oder hübschgemalten Bildnissen der Fahrzeuge, die sie selber oder ihre Männer einst kommandirten, und anderen Salzwasser-Souvenirs recht gefällig geschmückt haben.

Da hausen nun die „Pundsack'sche“ und die „Losekamp'sche“ und die „Wallemann'sche“ und die andern guten Witwen, die in dem heißen Havana oder Calcutta oder an den harten Felsen der Westküste von Irland oder an den verrätherischen Sanden Jütland's ihren Ernährer und Gatten verloren haben. Und mitten zwischen ihnen der eine oder andere gealterte Schiffscommandeur, den jetzt statt der wilden Windgötter die von ihm gefütterten Canarienvögel umpfeifen, der, des Treibens auf den Wellen satt und müde, wie ein abgetakeltes Schiff in diesem stillen, kleinen Hafen, bis zu seiner schließlichen Abberufung vor Anker liegt.

Alle kleinen Wirthschaften stehen wieder unter der besonderen Leitung einer Verwalterin, die mitten unter ihnen in einer eben solchen kleinen Bude haust, und nach den ihr im vorigen Jahrhunderte auferlegten „Conditiones“ die Kranken pflegt und bedient, ihre kleinen Commissionen besorgt, sie alle täglich mit frischem Wasser versieht, die Gänge und Plätze vor den Häusern sauber erhält, und des Abends um 9 Uhr die Hinterpforte schließt. —

Da sich in neuerer Zeit mit dem Glücke und der Blüthe der Bremischen Schifffahrt auch gleichmäßig die Menge der

*) Dasselbe Princip herrscht auch in allen anderen alten Wohlthätigkeitsanstalten der Stadt Bremen, z. B. in dem dem Hause Seefahrt benachbarten Ilsabeenstift, in welchem 40 Personen wohnen und in dem sich eben so viele separate Küchen und Haushaltungen befinden.

Unglücksfälle, und der Witwen und Invaliden gemehrt hat und da gleichmäßig die Einkünfte und Kräfte des Hauses gewachsen sind, so hat man denn in den letzten Jahrzehnten auch die Anzahl der Prövenwohnungen verdoppelt. Zunächst beschloß man schon im Jahre 1843 eine Partie der alten kleinen Häuserchen hinter der Seefahrt abzubrechen, und statt derselben ein zweistöckiges Gebäude mit geräumigeren Wohnungen aufzuführen, was endlich im Jahre 1854 ausgeführt wurde. Und alsdann kaufte man im Jahre 1854 ein anderes ziemlich großes Grundstück in einer der Vorstädte Bremens an, und beschloß auf demselben eine Anzahl neuer Wohnungen nach einem verbesserten Plane aufzuführen. Man nahm dabei das Bartolomäus-Hospital in London zum Muster, das damals von Technikern „als das Ideal eines Spitalgebäudes" betrachtet wurde. 32 Wohnungen sollten von Vorgärten, kleinen Grasplätzen oder Bleichen umgeben und von einander durch Mauern getrennt, um einen länglichen viereckigen Hof herumgelegt werden. In den folgenden Jahren wurde denn auch der Bau nach diesem Plane ausgeführt und das neue Etablissement erhielt den Namen „der Seefahrts-Hof".

# XX.

# Von der jetzigen Verfassung, Verwaltung und Gesetzgebung des Hauses Seefahrt.

Die Gesammt-Mitglieder des Hauses. — Die kaufmännischen Mitglieder. — Die seefahrenden Mitglieder. — Die „Landleute". — Die „zweiundzwanzig Männer". — Die „acht Ober-Alten". — Die Vorsteher. — Der Buchhalter oder Administrator. — Die zu verschiedenen Zeiten üblichen Namen der Anstalt.

---

Um schließlich die Verfassung und Verwaltungsweise des Hauses Seefahrt, die noch immer sehr eigenthümlich und alterthümlich ist, einigermaßen kurz und deutlich zu schildern, will ich bei der Basis der Pyramide beginnen und zur Spitze hinaufsteigen, zuerst daher von der „Gesammtheit der Mitglieder", dann von den „zweiundzwanzig Aeltesten", darauf von den „acht Ober-Alten" und endlich von den „Vorstehern" reden. —

## 1. Die Mitglieder des Hauses.

Die sämmtlichen Mitglieder des Hauses Seefahrt bilden eine, theils aus Kaufleuten, theils aus Schiffern bestehende Gemeinde oder Brüderschaft, die auf verschiedene Weise an der Gesetzgebung, so wie an der Verwaltung des Vermögens der Gesellschaft und an dem Genusse ihrer Spenden und Wohlthaten betheiligt sind.

Die Kaufleute sind gewissermaßen der Patricierstand der

Gesellschaft. Sie übernehmen nur Pflichten und die obersten Ehrenämter, die ihnen keine Emolumente einbringen, vielmehr nur mancherlei Sorgen und Lasten verursachen. Sie haben keinen Theil an den Spenden und Wohlthaten des Hauses, verliehen demselben aber von jeher ihre Intelligenz und Geschäftskunde, so wie auch den Beistand ihrer Capitalien, um die wohlthätigen Zwecke der Anstalt und zugleich die Blüthe des Handels und der Schifffahrt der Stadt Bremen und nicht weniger ihr eigenes Interesse, zu fördern.

Die Kaufleute werden Mitglieder des Hauses durch die Wahl der gesammten Gesellschaft. Gewöhnlich wählt man dazu nur sogenannte „Schiffs-Rheder" (Eigenthümer von Schiffen), deren Interessen mehr mit dem Schifferstande verknüpft sind, als die der Banquiers, Waarenhändler oder anderer Kaufleute, und die daher als des Schiffers natürliche Rathgeber und Patrone betrachtet werden können.

Von ältesten Zeiten her wurden jährlich nur 2 neue kaufmännische Mitglieder („Kaufleute-Schaffer") gewählt. Seit dem Jahre 1855 wurde die Zahl auf 3 erhöht. Da ihre Mitgliedschaft für ihre Lebenszeit dauert, so sind demnach in den letzten Jahren wohl 40 bis 50 kaufmännische Mitglieder in der Gesellschaft gewesen.

So lange ein kaufmännisches Mitglied noch nicht wirklich „geschafft", d. h. die große Mahlzeit gegeben, hat es nur das Recht an den jährlichen Versammlungen der Gesellschaft und an den Wahlen neuer Schaffer Theil zu nehmen und auch zu ihren Festen eingeladen zu werden. Erst nachdem es „geschafft" hat, wird es fähig zu den Ehrenstellen der Vorsteher der Gesellschaft erwählt zu werden, die nur aus den kaufmännischen Mitgliedern hervorgehen.

Die Mitglieder aus dem Schifferstande theilen mit den Kaufleuten die Leistungen und Pflichten, haben etwas beschränktere Ansprüche an die Ehren der Gesellschaft, genießen dafür aber ausschließlich die Wohlthaten des Hauses.

Ihre Aufnahme in die Gesellschaft geschieht nicht wie die der Kaufleute durch Wahl. Vielmehr gelangt dazu jeder ehrenhafte Bremische Seekapitän durch bloße Anmeldung und durch Unterschrift der Gesetze zur Mitgliedschaft.

Ehemals konnte ein Schiffer nur erst dann aufgenommen werden, nachdem er wenigstens drei Jahre für Bremer Rechnung gefahren hatte. In neuerer Zeit hat man dieß umgekehrt, und hat, um so viel Schiffer als möglich heranzuziehen, bestimmt, daß ein Schiffer spätestens, nachdem er drei Jahre als Kapitän eines Bremischen Schiffs gefahren habe, sich zur Aufnahme melden müsse. Meldet er sich später, so setzt er sich gewissen Nachtheilen aus. Die Vorsteher und Oberalten berathen dann über seine Aufnahme oder Nichtaufnahme. Auch muß er gewisse, je nach der Länge der Zeit, die er verstreichen ließ, größere oder geringere „Strafgelder", nachzahlen.

Manche große Schiffsrheder haben es auch, um dem Hause Seefahrt mehr Kräfte zuzuwenden und aus andern Gründen, als Prinzip angenommen nur solche Kapitäne zu engagiren, die schon Mitglieder der Seefahrt geworden sind. Nichtsdestoweniger gab es von jeher und giebt auch noch jetzt viele Schiffskapitäne in der Bremischen Flotte, die dem Hause nicht angehören.

Durch den Eintritt in die Gesellschaft erlangt der Schiffer zunächst weiter nichts, als das Recht, an den jährlich stattfindenden Versammlungen der gesammten Gesellschaft Theil zu nehmen, und sollte er alsbald Invalide werden, für sich eine jährliche Pension von 20 Thaler, oder sollte er sogleich sterben, für seine Wittwe ein Gehalt von derselben Größe, so wie auch, falls er lebend und rüstig bleibt, die Anwartschaft auf gewisse Ehrenämter der Gesellschaft.

Erst mit der längern Dauer seiner Mitgliedschaft kann er zu diesen Aemtern selbst gelangen, so wie durch die Erfüllung gewisser Pflichten und Leistungen seine Ansprüche auf größere Pensionen und Wohlthaten für sich und seine Witwe begründen. Um zum Genuß der höchsten Ehren und Vortheile zu gelangen,

muß er so zu sagen einen ganzen Cursus von Verdiensten und guten Werken durchmachen. Je mehr diese sich häufen, desto höher steigt er, nach den bei allen alten Brüderschaften, Ritter- und Mönchs-Orden geltenden Gewohnheiten und Prinzipien.

Er muß 1) von jeder Reise, die er macht, die „Bodmerei- oder Reise-Gelder" richtig dem Hause bezahlen.

Er muß 2) auf jeder Reise an Bord seines Schiffes eine Armenbüchse führen, und „keine passende Gelegenheit versäumen, um darin für das Haus — namentlich in der Fremde — Gaben zu sammeln", und dieselben nach der Heimkehr abliefern.

Er muß 3) zwei oder drei Mal hinter einander, als sogenannter „Thalermann", die jährliche Sammlung für die Seefahrt in der Stadt von Haus zu Haus anstellen,

und 4) muß er, sobald die Reihe ihn trifft, sich als „Mit-Schaffer" an dem großen Bruderfeste der Genossenschaft betheiligen. (Doch kann er sich durch Einzahlung von 50 Thalern von dieser letzten Pflicht loskaufen.)

Wer unausgesetzt die Pflichten 1 und 2 geübt hat, erhöht dadurch seine und seiner Witwe Pension. Wer dazu auch noch 3 und 4 geleistet hat, dessen Pension hebt sich wieder einen Grad höher. Aber nur wer Alles, 1, 2, 3 und 4 vollbrachte, der steigt so hoch, wie er es überhaupt als Schiffer in der Brüderschaft bringen kann. Er wird für die Ehrenstelle eines „Ober-Alten" qualificirt, er hat den Anspruch, zu den Bruderfesten der Gesellschaft jedes Mal eingeladen zu werden, und sichert sich und seiner Witwe die höchste Pension, wird auch, wenn er sich für sich oder seine Witwe um eine offen gewordene Präven-Wohnung im Hause bewirbt, allen Anderen, die weniger geleistet haben, vorgezogen. Endlich wird auch die Güte dieser Prävenwohnung nach den „Leistungen" des Individuums abgewogen. Die Witwe dessen, der nur „1, 2, 3" oder gar nur „1 und 2" oder „1 und 4" geleistet hat, muß sich eine Wohnung gefallen lassen, die vielleicht einige Nachtheile hat. Die Bewohnerinnen der Seefahrts-Präven wissen immer

sehr genau, was ihre Männer „geleistet“ und besprechen dabei namentlich oft die Frage, ob sie auch „geschafft“ haben, oder nicht.

So wie nur aus den kaufmännischen Mitgliedern die regierenden und administrirenden Vorsteher der Brüderschaft gewählt werden, so gehen nur aus den Schiffern die berathenden „Zweiundzwanzig“ und die „Ober-Alten“ hervor. In welcher Weise werde ich sogleich zeigen.

Wenn die Kaufleute, wie ich sagte, die Patricier, darstellen, so sind die Schiffer die Equites oder Plebejer und die Gesammtheit beider bildet gleichsam das Volk, das als solches für gewöhnlich jedes Jahr nur ein Mal zusammen berufen wird, theils um eine allgemeine Rechnungsablage der Verwalter, die eine Uebersicht des Vermögens-Zustandes geben, anzuhören, theils um die Wahl der drei neuen Mitglieder aus der Kaufmannschaft („Schaffer“) vorzunehmen. Diese Wahl ist die vornehmste Funktion der Gesammtheit. Da in dieser die Schiffer die Mehrheit bilden, so können sie immer vermeiden, daß nicht ein Kaufmann in die Brüderschaft komme, der bei ihnen etwa mißliebig sein sollte. Die Wahlen sind schon zuweilen ein wenig stürmisch gewesen. Auch hat es mitunter, namentlich, wie ich schon oben andeutete, in der Periode der Regeneration des Instituts (kurz nach der französischen Zeit) Unzufriedenheit, und Reform-Bewegungen unter der Schiffer-Majorität gegen die Vorsteher und Verwalter, und Zwistigkeiten zwischen beiden gegeben.

## 2. Von den Zweiundzwanzig.

Aus der Masse der Schiffer-Brüderschaft geht, wie ich sagte, zunächst die Körperschaft der Zweiundzwanzig hervor, die gleichsam das Unter-Parlament der Commune bilden.

Sie sind das älteste Organ der Gemeinde, und sind in ihrer Einrichtung, Berechtigung und Zahl seit frühester Zeit völlig wechsellos und unverändert geblieben, während bei den

andern Organen sich bis auf die Neuzeit immer dann und wann etwas gemodelt hat.

Schon in der ersten Stiftungs-Urkunde des Hauses Seefahrt (vom Jahre 1545) werden die Zweiundzwanzig als etwas Bestehendes erwähnt. Nach der Art und Weise, wie sie darin bezeichnet und angeführt werden: „de twe un twintig Mannen ut den gemeenen Schippern", möchte man beinahe vermuthen, daß sie ein noch aus dem Mittelalter stammendes Organ der alten Schiffer-Gilde gewesen seien. Wie ihre Zahl so ist auch das Princip ihrer Ernennung seit alten Zeiten das nämliche geblieben. Sie erlangen noch jetzt ihren Posten nicht durch Wahl, sondern durch bloße Anciennität nach dem Datum, an welchem sie die Gesetze der Seefahrt unterschrieben haben.

Die Gerechtsame dieser Zweiundzwanzig waren bis auf die Neuzeit herab wenig genau bestimmt. Doch stand immer fest, daß sie den Hauptbestandtheil der gesetzgeberischen Gewalt der Commune bildeten. „Fortsetzungen, Vermehrungen und „Neuerungen in der Ordnung des Hauses", so heißt es schon in der Stiftungs-Urkunde, „sollen ohne Berathung und Verabredung mit den Zweiundzwanzig nicht eingeführt werden." Auch konnten von jeher die Zweiundzwanzig sich nach ihrem Gutdünken versammeln, um Reformen in Berathung zu ziehen, und solche bei den Vorstehern in Vorschlag zu bringen, hatten also das Recht der Initiative.

Eben so war es schon von vornherein bestimmt, daß die Verwalter den Zweiundzwanzig ein Mal im Jahre Rechnung ablegen sollten, und diese die Rechnung durch zwei von ihnen deputirte Revisoren prüfen dürften. Der Gesammtheit der Commune wurde dann die so von den Zweiundzwanzig geprüfte und confirmirte Rechnung bloß in den Haupt-Resultaten mitgetheilt.

Im 18. Jahrhunderte, wo überall Willkür oder Aristokratie der Behörden herrschte, scheinen diese alten Rechte der Zweiundzwanzig oft mißachtet zu sein. In der Neuzeit hat

man sie aber wieder besser festgestellt, und unter andern auch (seit 1819) bestimmt, daß sie unter sich einen Vorsteher ihres Collegiums, einen sogenannten „Protokollführer der Zweiundzwanzig“ wählen sollen, der über ihre Gerechtsame wacht, ihre Zusammenkünfte veranlaßt und ihre Berathungen leitet.

### 3. Von den Ober-Alten.

Aus den 22 Aeltesten geht das Collegium der sogenannten Ober-Alten durch Wahl hervor. Sie bilden, wie ich bemerkte, gewissermaßen das Oberhaus der Commune, nehmen aber auch mit den Vorstehern einen hervorragenden Antheil an der Administration. Ihre Zahl war ursprünglich acht, und blieb beständig dieselbe bis auf die Neuzeit, da sie im Jahre 1841 auf „10“ und im Jahre 1855 auf „12 bis 14“ vermehrt wurde. Doch geschah diese Vermehrung nur mit Rücksicht auf die aufblühenden Häfen Vegesack und Bremerhaven, wo man einige der Ober-Alten zur Wahrung der Interessen der Gesellschaft residiren zu sehen wünschte. Für die Stadt Bremen selbst blieb es immer bei der alten Zahl 8.

Nach den in den ältesten Gesetzen enthaltenen Bestimmungen scheint es, daß bei einer eintretenden Vacanz früher die Vorsteher und Oberalten nach ihrem Gutdünken einen neuen Oberalten aus den Zweiundzwanzig erwählt haben. In neuerer Zeit (seit 1819) hat man ein liberaleres Prinzip angenommen. Die Vorsteher und Oberalten treten jetzt im Fall einer Vacanz zusammen, designiren aus den Zweiundzwanzig drei Personen, und von diesen Dreien erwählen dann die Zweiundzwanzig ihren Ober-Alten durch Stimmenmehrheit.

Die Ober-Alten haben anfänglich ihren Posten für ihre Lebenszeit inne gehabt. In neuerer Zeit hat ihre Amtsdauer mehrfach gewechselt und endlich bei den letzten Gesetz-Reformen hat man dieselbe auf 10 Jahre bestimmt.

Nach seinem Austritte behält aber ein „Ober-Alter“ seinen Rang für die Dauer seines Leben bei, und geht als solcher

bei den Festen der Genossenschaft den bloßen „Aeltesten“ und auch den „jüngeren Ober-Alten“ stets vor. Auch wird bei allen Wohlthaten, welche das Haus verleihen kann, ein Ober-Alter den übrigen vorgezogen.

Während die Gesammtheit aller Mitglieder nur alle Jahr ein Mal berufen wird, und während die Zweiundzwanzig nur dann und wann bei Wahlen, oder wenn sie selber ausnahmsweise es für nöthig finden, zusammentreten, haben die Ober-Alten in Gemeinschaft mit den Vorstehern häufig Sessionen, in denen sie mit jenen über die Benutzung und Verwendung der Einkünfte und aller das Wohl der Stiftung angehenden Gegenstände Beschlüsse fassen. Insbesondere haben sie die Verhältnisse der um Unterstützung Bittenden zu untersuchen und darüber in den Sessionen ihr Gutachten abzugeben, so wie auch die regelmäßige Einzahlung, der von den Schiffern zu leistenden Geldbeiträge und des Ertrages ihrer „Armenbüchsen“ zu überwachen. Die Stadt und ihr Gebiet sind dazu in gewisse Distrikte abgetheilt, deren jeder einem Ober-Alten speciell zugewiesen ist. Mit den Vorstehern und den Zweiundzwanzig zusammen nehmen die Oberalten natürlich auch an der Gesetzgebung Theil.

### 4. Von den Vorstehern des Hauses Seefahrt.

In den ältesten bei der Vereinigung der Schiffer mit den Kaufleuten beliebten Gesetzen wurde sogleich die Zahl der aus der Kaufmannschaft zu wählenden Vorsteher auf 4 bestimmt und hierbei ist es beinahe 300 Jahre lang geblieben, nämlich bis zum Jahre 1855, wo wegen der Ausdehnung der Wirksamkeit der Seefahrt und wegen der ihr nun annexirten „Seemanns-Casse“ die Zahl auf 5 gebracht wurde.

Die ersten Vorsteher aus der Kaufmannschaft wurden den alten Gesetzen zufolge ohne Zuziehung der Zweiundzwanzig gewählt. Es wurde damals bestimmt, daß beim Abgange eines Vorstehers die übrigen Vorsteher mit den 8 Ober-

alten einen neuen wählen sollten. Im Ganzen scheint es bis auf die Neuzeit dabei geblieben zu sein, daß sich Vorsteher und Oberalten aus eigener Wahl ergänzten. Erst in diesem Jahrhunderte hat man ein lieberaleres Prinzip angenommen und, so wie bei der Wahl der Ober-Alten, auch bei der der Vorsteher die Zweiundzwanzig beigezogen. Man bestimmte (seit 1819), daß die übrigen Vorsteher und die Ober-Alten drei Personen aus den kaufmännischen Mitgliedern der Seefahrt, die bereits „geschafft" hätten, designiren und daß aus diesen dann die Zweiundzwanzig den neuen Vorsteher wählen sollten. Alle zwei Jahre tritt einer der fünf Vorsteher ab, so daß mithin alle zehn Jahre das ganze Collegium wieder völlig neu besetzt ist. Doch behält der Abtretende, wie die Ober-Alten, seinen Rang in der Brüderschaft für das ganze Leben bei, und wird namentlich bei der großen Schaffermahlzeit darnach placirt.

Die Gesammtheit der fünf Vorsteher berath und beschließt mit den zwölf Ober-Alten über die Belegung und Benutzung der Capitalien oder Einkünfte des Hauses und bewilligt die Unterstützungen, Pensionen und Präven-Wohnungen.

Die Ausführung ihrer Beschlüsse, so wie die Leitung ihrer Berathungen und Sessionen ist aber jeder Zeit nur einem der fünf Vorsteher in die Hand gegeben, der das Hauptbuch der Seefahrt führt, und gleichsam der Regent der Gemeinde ist. Er heißt jetzt der „Verwaltende Vorsteher". Im vorigen Jahrhunderte führte er, wie ich schon bemerkte, den Namen „Buchhalter" oder „der buchhaltende Vorsteher" oder auch „der Verwalter des Buchs."

Diese „vornehmen Männer", wie sie in der Stiftungs-Urkunde der Seefahrt genannt werden, die dann wohl nicht bloß als die Verwalter eines Armenhauses, sondern als die Spitzen der ganzen Classe der Schiffer und Rheder und als die Häupter der alten Schiffer-Gilde betrachtet wurden, haben denn auch zuweilen in Briefen, Dokumenten und Rechnungen oft sehr vornehme und lange Titel und Addressen bekommen. Aus

den Jahren 1612 und 13 fand ich z. B. folgende Addresse: „den Ehrenvesten, Ehrbaren und Wohlweisen Herren Vorstehern und Verordneten der armen Seefahrt zu Bremen". Und vom Jahre 1663 folgende: „den Edelvesten, Großachtbaren und Wollweisen, Ehrenvesten Wollfürnehmen Herren Vorstehern der armen Seefahrt." Und zwar kommen solche Titulaturen nicht nur in Schriften von untergeordneten Supplikanten oder in Rechnungen von Handwerkern, sondern auch in Briefen und Quittungen auswärtiger Creditoren von Rang vor.

Das Hauptgeschäft des verwaltenden Vorstehers besteht in der Einkassirung der der Anstalt gemachten Geschenke, in der Uebernahme der von den Oberalten eingesammelten Einkünfte des Hauses und der Anlegung dieser Capitalien. Er beaufsichtigt und controllirt alle Theile des ganzen Organismus. Ihm fließen alle Gelder zu und von ihm gehen sie wieder aus, um durch andere Mittelspersonen den Beneficiaten zuzukommen.

Er muß seiner Seits alle Jahr ein Mal den übrigen Vorstehern und den Ober-Alten Rechnung ablegen. Dieselben wählen zur Revision und Bestätigung der Rechnung und ihrer Belege einen Vorsteher und zwei Ober-Alten, welche nach Besichtigung die Schlußrechnung unterschreiben. Ich sagte schon, daß diese Rechnung darnach auch den zweiundzwanzig Aeltesten vorgelegt würde, die sie wiederum durch zwei aus ihrer Mitte prüfen und confirmiren, so wie daß schließlich auch in einer jährlich stattfindenden General-Versammlung sämmtlichen Mitgliedern des Hauses eine Uebersicht der Finanzen und des Vermögens-Standes des Hauses mitgetheilt wird.

Seit der Begründung der „Seemanns-Casse", die ihre ganz gesonderte Verwaltung hat, steht einer der fünf Vorsteher des Hauses Seefahrt dieser Seemanns-Casse besonders vor, und hat dabei die „Gesammtsession", d. h. die sämmtlichen Vorsteher und Ober-Alten des Hauses Seefahrt zu Rathe zu ziehen. Da jenes Institut aber nicht wie das Haus Seefahrt selbst

durch die Anstrengungen der Seefahrtsmitglieder unterhalten wird, da es nur der Obhut der Oberen des Hauses, als der kundigsten und der dazu geeignetsten Männer, anvertraut ist, so haben daher auch weder die Zweiundzwanzig noch die Gesammtmitglieder sich in die Angelegenheit desselben zu mischen, auch keine Rechenschafts-Ablage deßwegen zu fordern.

Mit diesen Bemerkungen über die Vorsteher des Hauses wäre ich denn, wie gesagt, auf der Spitze der kleinen Pyramide angelangt. Doch will ich zum völligen Schlusse dieses Capitels und des ganzen Buchs noch ein Paar Worte über die Namen, welche man der Anstalt, deren Geschichte und Einrichtungen ich darzustellen versuchte, zu verschiedenen Zeiten gegeben hat, hinzufügen.

In dem ersten Dokumente, welches wir über dieselbe haben, wird die ganze Corporation, die diese Stiftung in Vorschlag und zur Ausführung bringt als „de gemeene Schipper" (die Schiffer-Gemeinde) bezeichnet.

Auch kommt in diesem Dokumente vom Jahre 1545 schon der Ausdruck „de gemeene Szefart" für die Seefahrer-Gemeinde vor. Es heißt darin, man solle im Falle des Todes eines Vorstehers einen neuen Vorsteher aus der gemeinen Seefahrt wählen.

Der Name „die Arme Seefahrt" war so lange im Gebrauch, als die Gesellschaft noch kein Haus hatte, d. h. bis 1561. In den Kaufbriefen von 1561 heißen die Häupter der Anstalt: „die Vorsteher der Armen Seefahrt."

In den ersten alten Gesetzen nach 1561, als man schon ein Haus besaß, wird nicht nur dieses Gebäude, sondern überhaupt das ganze Institut schon als „dat arme Hus in der Seefahrt" oder auch „dat arme Seefahrende Hus" bezeichnet.

In den alten Testamenten der Bürger von 1565 bis 1600 wird die ganze Genossenschaft zuweilen so genannt: „die Brüderschaft der Armen Seefahrt" oder auch „die Gesellschaft der Armen Seefahrenden."

In den Protokollbüchern des 16. Jahrhunderts finde ich auch oft die Ausdrücke „der Armen Seevorth Huß“ oder „der Seefahrenden Armen Huß“ oder „dat Hus der armen Seevorth*) (auch „See Vartt“ oder „Sehevart“ geschrieben).

Im 17. und zum Theil noch im 18. Jahrhundert kommen häufig die Ausdrücke: „das Haus der sehefahrenden Armen“ oder „das sehefahrende Armenhaus“ auch bloß „der Armen Seefahrt“ vor. Hie und da findet man auch wohl das Ganze mit „die seefarenden Armen“ bezeichnet, z. B. in Briefen die „An die Vorsteher der seefahrenden Armen zu Bremen“ gerichtet sind.

In neuerer Zeit ist als allgemein gültige Benennung des Instituts „das Haus Seefahrt“ in Schwung gekommen. Im gemeinen Leben bedient man sich in Bremen sowohl zur Bezeichnung des Gebäudes als auch der ganzen Gesellschaft ganz kurz des Ausdrucks: „die Seefahrt“.

---

*) Die Wendung und der Ideengang ist hierbei ganz ähnlich, wie bei dem analogen Ausdrucke: „das Elende Haus“, „statt das Haus der Elenden.“

# Anhang.

## Nähere Beleuchtung der Frage von dem Stiftungsjahre des Hauses Seefahrt.

Ich habe es zwar schon im ersten Capitel meines Büchlein im Allgemeinen ziemlich sicher gemacht, daß als die Begründungszeit der milden Stiftung, deren Geschichte ich hier darzustellen versuchte, das Jahr 1545 anzunehmen sei. Auch habe ich gleich im Anhange zu jenem Capitel einen Abdruck und eine Uebersetzung der dieses Datum enthaltenden Urkunde gegeben. Da indeß viele Derer, die über denselben Gegenstand schrieben, dies Jahr nicht angenommen, vielmehr auf gewisse alte Angaben und schriftliche Aufsätze gestützt, die Stiftung „der Seefahrt zu Bremen“ in das Jahr 1525, oder auch in ein noch früheres Jahr verlegt haben, so glaube ich, daß Manchem eine nähere Beleuchtung dieses Punktes und eine Erwägung des Werthes jener, meiner Annahme entgegenstehenden, Schriften nicht unwillkommen sein wird, und ich gebe daher hier eine solche im Anhange zu dem Ganzen.

Das Original des oben von mir mitgetheilten Dokuments, welches jene Zeitangabe enthält, und das, wie ich zeigte, mit den Worten schließt: „Gegewen na Christi unses Herren gebort Dusend Viffhundert darna im vyff und vertigsten jar, am Donnerdage na deme Sonndage Letare“, ist so wohl erhalten, jedes einzelne Wort darin und namentlich das Datum so deutlich und leserlich geschrieben, daß darüber keinerlei Irrungen

entstehen konnten. In diplomatischer Beziehung ist das Dokument vollkommen unanfechtbar. Es ist nicht nur ganz in dem plattdeutschen Stile, sondern auch mit den Schriftzügen des Jahres 1545 geschrieben. Das dazu gebrauchte große Pergamentblatt ist ebenso beschaffen und zusammengefaltet, wie es damals bei Erlassen des Senats der Fall zu sein pflegte. Das kleine Senatssiegel („der Stadt Secret") in schwarzem Wachse ausgeprägt, mit weißem Wachse auf dem Rücken gedeckt, ist noch völlig unversehrt und so daran befestigt, wie es nur die Inhaber des Siegelstempels (die Beamten des Senats) daran befestigen konnten.

Vom Jahre 1545 bis zum Jahre 1575 ist mir kein Manuscript und auch keine Druckschrift bekannt, in welchem das Stiftungsjahr des Hauses Seefahrt wiederum erwähnt worden wäre.

Im Jahre 1575 hatten, wie ich im sechsten Capitel dieses Buches erzählte, die sämmtlichen Schiffscapitäne Bremens eine Generalversammlung und Berathung im Hause Seefahrt, in welcher sie ihre Verhältnisse zu ihren „Schiffskindern" (Matrosen) und die Rechte und Pflichten derselben regulirten. In dem über die in dem besagten Jahre aufgesetzten Documente, das ich im Anhange zu jenem Capitel mitgetheilt habe, heißt es, daß man diese Beschlüsse annehme, „mit Vorbehalt der vorigen Tafel von Anno 45, die von einem Ehrbaren Rath gegeben sei". Da wir aus dem Jahre 1545 durchaus von gar keiner andern vom Rathe der Seefahrt gegebenen Tafel etwas wissen, so ist hier also ohne Zweifel jene Stiftungsurkunde von 1545 gemeint. Und das Document von 1575 bestätigt mithin diese Jahreszahl.

Außer den beiden genannten Schriften findet sich unter den Papieren der Seefahrt keine andere alte Urkunde, welche diese Jahreszahl gleichfalls corroborirte. Auch haben wir leider keine gleichzeitigen Chroniken oder sonstigen Werke, welche des Hauses Seefahrt und seiner Fundation Erwähnung

gethan hätten. Auch der alte Bremer Chroniſt Renner (bis 1583) enthält keine Notiz über ſie. Nach 1575 ſpricht von der Seefahrt zuerſt der bekannte Wilhelm Dilichius, deſſen hiſtoriſche Schilderung Bremens im Jahre 1604 gedruckt wurde. Er ſagt ganz einfach, daß das Haus Seefahrt in Bremen im Jahre 1545 geſtiftet ſei.*) Es iſt die älteſte gedruckte Autorität, welche ich für das Stiftungsjahr des Hauſes Seefahrt finden konnte und dieſelbe iſt um ſo wichtiger, da Dilichius bei ſeinem Buche den Angaben des damaligen Bremiſchen Bürgermeiſters Krefting ſo vielfach folgte, daß der Bremiſche Hiſtoriker Roller ſogar behauptet**): „der wahre Verfaſſer der Chronik des Dilichius ſei eigentlich der durch ſeine Kenntniſſe und hiſtoriſchen Arbeiten ausgezeichnete Bürgermeiſter Krefting", von dem man wohl mit Recht vermuthen kann, daß er mit den Daten der Senats-Erlaſſe, die noch in ſeine Lebenszeit fielen, bekannt genug ſein mochte.***)

Nach Dilichius haben daher faſt alle einheimiſchen Chroniſten und Geſchichtsſchreiber unſerer Stadt und gleichfalls faſt alle Fremden, welche in ihren Topographien der Bremer Seefahrt erwähnen, das Jahr 1545 als Stiftungsjahr derſelben angenommen. Von den älteren und wichtigeren Fremden will ich nur noch den ſorgfältigen Mathaeus Merian anführen, deſſen „Topographie des Niederſächſiſchen Kreiſes" bald nach 1640 erſchien. Und von den Einheimiſchen Peter Koſter, der im Anfange des 17. Jahrhunderts „Nachrichten von den Kirchen, Schulen und andern Anſtalten Bremens" verfaßte. Beide ſetzen die Stiftung der Seefahrt ebenfalls ohne Weiteres und ganz

*) „Inter alia vero Xenodochia anno 1545 domus, quae „der Seefahrt armen Geſellſchaft" vulgo dicitur — fuit dicata". Siehe Urbis Bremae Chronicon etc. autore Wilhelmo Dilichio. Casselis 1604. p. 36 und 36.

**) Siehe Roller I. c. Theil I. p. XII.

***) Krefting wurde 1591 Rathsherr, war alſo vermuthlich noch vor 1545 geboren.

entschieden in das Jahr 1545. Es wäre überflüssig, die vielen Späteren, die dasselbe thun, noch aufzuzählen, da sie darin nur den älteren besseren Autoritäten folgten.

Im Widerspruch hiermit hat sich nun unter den früheren Mitgliedern der Seefahrt selbst die traditionelle und in unzähligen schriftlichen Aufsätzen wiederholte Ansicht festgesetzt, daß die Anstalt 1525 fundirt worden sei, und es ist diese Angabe, namentlich auch in der Neuzeit, in mehre Druckschriften übergegangen und oft wiederholt worden.

Diejenigen, welche dieser Ansicht huldigen, können sich dabei auf keine untadeliche und gleichzeitige alte Urkunde berufen. Sie haben dagegen eine Menge von Abschriften zweier verschiedener Dokumente, die sich beide in einer auf den ersten Blick sehr auffallenden Weise bestätigen, und „1525“ als das Stiftungsjahr annehmen. Diese Abschriften sind unzählige Male wiederholt und sowohl in den Archiven der Seefahrt, als in denen des Staates, des Schüttings und vieler bremischer Privatsammlungen verbreitet.

Eine Reihe solcher Abschriften enthält lauter von verschiedenen Händen und zu verschiedenen Zeiten angefertigte Copien des Stiftungs- und Confirmationsbriefes des Senats. Keine derselben steigt jedoch über das Ende des 17. Jahrhunderts hinaus. Sie stimmen in fast allen wesentlichen Punkten mit dem von mir im Anhange zum ersten Capitel mitgetheilten pergamentenen Briefe von 1545 überein, obwohl sie allerdings in einzelnen Worten und in der Orthographie des Plattdeutschen abweichen. Dabei haben sie aber zugleich alle 1) einen ganzen Passus mehr als jener Brief und 2) statt des Datums „1545“ das Jahr „1525“.

Der „Passus“ den diese Abschriften *mehr* haben, ist da eingeschaltet, wo in der Urkunde die seit alten Zeiten auf den Bremischen Schiffen bestandenen Abgaben („Strafgelder“, „Gottespfennige“ ꝛc.), welche man nun zur Fundirung des neuen Instituts benutzen und beiziehen wollte, aufgezählt wer-

den und lautet ins Hochdeutsche übersetzt so: „daß auch Alles, was an Bord der Schiffe etwa von den Kaufleuten und Schiffern in Noth, Sturm und Gefahr um Gotteswillen gelobt würde, dem milden Werke der Armen zugewendet werden sollte.“

Von diesem Artikel steht kein Wort in dem pergamentenen Briefe von 1545. Er harmonirt aber sehr wohl mit dem ganzen Zusammenhange, in welchen er gebracht ist. Er ist in demselben alten Plattdeusch wie das Uebrige abgefaßt. Es ist auch gar kein Grund denkbar, warum man ihn etwa aus Interesse später verfaßt und interpolirt haben sollte. Ja, man war zu der Zeit, als die Abschriften gemacht wurden (am Ende des 17. und am Anfange des 18. Jahrhunderts) kaum mehr im Stande, etwas so richtig altplattdeutsch abzufassen.

Es scheint hieraus mithin hervorzugehen, daß die Copisten außer dem Senatsbriefe noch ein anderes Papier vor sich gehabt haben müssen. Wahrscheinlich wird es irgend ein uns verlorenes Concept gewesen sein, welches die Schiffer von ihren „Artikeln“ entworfen und dem Senate vorgelegt hatten. Darin nun mag auch jener Passus von den „Gelöbnissen“ vorgekommen sein, den der Senat in seinem Briefe ausließ. Möglich auch, daß die Schiffer sich erst n a c h der Senats-Confirmation dieser aus alter katholischer Zeit stammenden, aber selbst damals vielleicht noch nicht ganz ungewöhnlichen „Gelöbnisse“ erinnerten, und indem sie dachten, daß auch aus ihnen noch etwas für ihr Institut zu gewinnen sein möchte, den Artikel durch einen nachträglichen Beschluß, wenn auch nicht in dem pergamentenen Originale des Senatsbriefes doch in ihrem Concepte einflickten, und daß so die späteren Abschreiber ihn als zum Briefe gehörig aufnahmen. Im Uebrigen ist es ausgemacht, — ich wiederhole es, — daß ihre Copien genau diesen „Brief“ wiedergeben. Nichts mehr und nichts weniger. Sie haben sogar auch ganz richtig die Angabe des Tages: „am Donnerstage nach dem Sonntage Laetare.“

Was nun die Veränderung der Jahreszahl „1545“ zu „1525“ betrifft, so ist die Annahme, daß jeder der 20 oder 25 Abschreiber — denn so viele sind es etwa — bei Anfertigung seiner Copie das vorhandene Document vor Augen gehabt und daß sie sich alle dabei verlesen haben sollten, ganz unstatthaft, weil „im vyf unde vertigsten Jare“ gar zu unverkennbar deutlich darin geschrieben steht. Ohne Zweifel begnügten sich mithin diese uns bekannten Copisten, nur wieder ältere verloren gegegangene Abschriften zu copiren, ohne sich die Mühe einer Beiziehung des altmodig geschriebenen Originals zu geben, und dabei läßt es sich denn sehr wohl denken, daß der erste dieser Copisten sich entweder versah oder seine Jahreszahl nicht so deutlich schrieb, wie sie im Originale stand, und daß auf diese Weise die Abschriften aller seiner Nachfolger verfälscht und vergiftet wurden.

Hiernach kann kein Zweifel darüber sein, daß wir jenem pergamentenen Urdocumente und seiner Jahreszahl „1545“ vor den viel späteren Abschriften mit ihren Angaben von „1525“ den Vorzug geben müssen und die ganze Entscheidung wäre so weit nicht schwierig, wenn nicht noch eine zweite Reihe von Abschriften einer andern verlornen Urkunde, die ebenfalls behauptet haben soll, daß die Seefahrt lange vor 1545 existirte, und welche die Jahreszahl „1525“ zu bestätigen scheint, dazu käme.

Es sind dies die Abschriften jener von mir im vierten Capitel meiner Schrift erwähnten Tafel, welche im Jahre 1633 im Hause Seefahrt angefertigt und aufgehangen wurde, und auf welcher die einige Zeit nach der Stiftung beliebten Artikel zur innern Organisation der Seefahrt oder die alten Gesetze des Hauses niedergeschrieben waren. Diese vermuthlich hölzerne Gesetzes-Tafel selbst die noch lange nachher existirt zu haben scheint, ist jetzt leider nicht mehr vorhanden.*)

*) Ich habe darnach alle Schränke, Kisten, Böden, Winkel und Verstecke des Hauses vergebens durchsucht.

In den meisten Abschriften jener Tafel wird nun gesagt, daß diese alten Gesetze des Hauses „im Jahre 1535“ gemacht und damals zum ersten Male auf eine Tafel geschrieben seien, daß die Vorsteher der Seefahrt aber ein Jahrhundert später (im Jahre 1633) gewahrt hätten, wie diese alte Gesetztafel völlig zerscheuert und unleserlich („fast unleßlich unde deels thoschöret“) geworden sei, und daß sie daher für „hochnöthig“ befunden hätten, diese alte Tafel*) „aufs neue zu schreiben“ und und in der Umschreibung aufhängen zu lassen. Es wird in dieser dem Transsumpte eingeschalteten Copie noch einmal gesagt, daß die Gesetze im Jahre 1535 beliebt seien und ebenso wird am Schlusse bemerkt, daß durch diese Beliebung von 1535 der Kraft „des alten Stiftungsbriefes des Senats von 1525“ nichts benommen sein solle.

Beides — die zweimalige Anführung der Jahreszahl „1535“ und die Erwähnung des Stiftungsbriefes „von 1525“ in so vielen Abschriften — scheint auf den ersten Blick eine sehr beachtenswerthe Bestätigung der Ansicht, daß die Seefahrt schon zwei Jahrzehnte vor 1545 existirt habe. Doch wird es nicht schwer sein, auch diese Autoritäten zu entkräften und ihr Gewicht auf das gehörige Maß zu beschränken.

Zunächst dürfen wir nicht vergessen, daß es sich hier nicht um Abschriften eines diplomatischen aus einer Staatskanzlei hervorgegangenen und gehörig beglaubigten Dokuments handelt, daß uns vielmehr nur von Privatschreibern gemachte Copien einer von irgend einem dazu angestellten Schildermaler mit gelber Oelfarbe auf schwarzem Holz gemalten Schrift vorliegen, und daß sogar diese Schrift ihrerseits wieder die Copie einer von einem eben solchen Schildermaler verfertigten Tafel war. Ich will zugeben, daß die Jahreszahlen auf der ältesten Tafel richtig stehen mochten. Daß sie aber noch 1633, wo das

*) Ich brauche kaum zu versichern, daß diese ältere Tafel in der Seefahrt längst verschwunden ist.

Ganze schon „so unleserlich und zerscheuert“ war, sehr deutlich gewesen seien und dann richtig copirt worden seien, ist sehr unwahrscheinlich. Die alten Schiffer und Kaufleute, selbst die Vorsteher der Seefahrt, unter deren Aufsicht natürlich diese Copien gemacht wurden, waren vermuthlich sehr wenig strenge Chronologisten. Ob die Jahreszahlen richtig transsumirt wurden, darum kümmerten sie sich wohl weit weniger, als darum, daß ihre alten Einrichtungen, Privilegien und Gesetze im Transsumpte enthalten seien. Vermuthlich mochte sich schon damals (1633) bei ihnen auf die oben von mir angedeutete Weise die Idee festgesetzt haben, daß ihr Stift aus dem Jahre 1525 datire. War daher die Zeitbestimmung auf der Tafel undeutlich, so mochten sie um so leichter 1525 hineinlesen, als dies nur in einer Ziffer von 1545 abweicht. Und darnach mochten sie dann auch für das unleserliche Datum der Gesetztafel die Jahreszahl 1535 annehmen. Es läßt sich aber auch ebenso leicht denken, daß erst die spätern Abschreiber diese Angaben hineinbrachten, oder nach den nun über die Stiftungszeit der Seefahrt allgemein geltenden Traditionen hineincorrigirten.

Fast scheint es, daß sogar auch auf der neuen hölzernen Tafel von 1633 die Jahreszahlen nicht ganz deutlich standen; denn in einigen Abschriften finde ich am Ende statt 1525, das Datum 1535 gesetzt, und dann wieder scheint es, daß man zu Anfang statt 1535 auch 1553 lesen konnte, denn in einigen Papieren der Seefahrt finde ich das letztere Jahr als die Zeit der Anfertigung der ältesten Gesetztafel erwähnt.

Dies Alles läßt die in den beiden genannten Reihen von Abschriften enthaltenen Zahlenangaben als äußerst unzuverlässige Stützen erscheinen.

Außer der Unzuverlässigkeit der für das Jahr 1525 sprechenden Schriften und der daneben bestehenden Unantastbarkeit der für das Jahr 1545 zeugenden Originalurkunde, habe ich mich bemüht, um die Frage auch von anderer Seite her außer Zweifel zu setzen, noch andere in dem Inhalte der Documente

selbst, in den Verhältnissen der Zeit und in andern Umständen begründete Argumente aufzufinden, die ein bedeutendes und ohne Zweifel völlig entscheidendes Gewicht in die Wagschale für 1545 werfen.

Zunächst stimmen die in dem Stiftungsbriefe ausgesprochenen Ansichten und die daselbst gebrauchten Ausdrücke durchaus nicht mit den politischen und kirchlichen Zuständen von 1525, obwohl sie zu 1545 ganz vortrefflich passen. Es heißt unter andern darin: „die Schiffer hätten in Vorzeiten“ (in vortydenn) die auf den Schiffen zusammengebrachten Strafgelder, Gottespfennige und andere Abgaben zu Kirchenmessen und anderen „ungöttlichen Diensten“ (tho missen unde anderen ungodtlyken deenstenn) angelegt, was nun als dem göttlichen Worte entgegen betrachtet werden würde (so nu ein sodant deme Godtlikenn worde entjegens), sie sollten es jetzt lieber zu einem milden und christlichen Werke kehren. Diese Worte stehen ganz eben so in den Abschriften, die den Stiftungsbrief in 1525 hinaufsetzen, wie in dem pergamentenen Briefe von 1545. Schwerlich konnte man schon im Jahre 1525, wo so eben erst in einigen Kirchen der Stadt Bremen die Messe abgeschafft war, diese geradezu einen „ungöttlichen Dienst“ nennen, und als „dem göttlichen Worte entgegen“ bezeichnen. Wenigstens hätte diese Ausdrücke der damals noch halbkatholische und vorsichtige Rath gewiß nicht unterschrieben. Noch weniger konnte man schon im Jahre 1525 von diesen Dingen als in „Vorzeiten“ geschehen sprechen. Mir scheint es, daß dieser Umstand allein hinreicht, die Angaben von 1525 zu entkräften.

Zu den Ansichten und zu der Sprechweise des Jahres 1545, wo die Reformation längst völlig gesiegt hatte, und auch in die Rathsdocumente eingedrungen war, passen jene Ausdrücke, wie gesagt, hingegen vollkommen.

Es wird in dem Briefe ferner gesagt, die Schiffer hätten zum Zwecke der Ansammlung ihrer Gelder eine Kiste machen lassen (ene Kystenn, so dartho gemaket). Solche Kisten, soge-

nannte „Gotteskisten“ oder „Armenkasten“ waren aber eine ganz neumodige Erfindung des Protestantismus. Sie wurden in einigen Kirchen Bremens zuerst im Jahre 1526 bei dem Anfange zur Ordnung des Armen- und Diaconenwesens eingeführt und erst im Jahre 1534 besser organisirt. In Hamburg richtete man den ersten „Gotteskasten“ im Jahre 1527 und zwar zunächst nur in einer Kirche (der des St. Nicolaus auf.*)

Es läßt sich kaum denken, daß schon im Jahre 1525 die Bremer Schiffer auf diese Idee gekommen sein sollten. Es ist viel wahrscheinlicher, daß sie dieselbe erst später, als sie allgemeiner geworden war, auch für ihre besondern Zwecke nachahmten. Im Jahre 1545 konnten sie dies natürlich schon thun.

Auch in dem Umstande, daß die Abschriften denselben Ausstellungstag wie der pergamentene Brief, nämlich „den Donnerstag nach dem Sonntage Laetare“ haben, kann man einen Beweis dafür finden, daß die Jahreszahl „1525“ falsch sein muß. Denn bei der unanfechtbaren Voraussetzung, daß der Senat „am Donnerstage nach dem Sonntage Laetare 1545“ der Seefahrt einen Confirmationsbrief gab, müßte man dann annehmen, daß er zufällig a u c h an „dem Donnerstage nach dem Sonntage Laetare“ eines andern Jahres schon eine frühere Confirmation gegeben habe. Und ein solcher Zufall wäre in der That höchst singulär.

Ferner werden in dem Stiftungsdocumente von 1545 die Namen der acht damaligen Vorsteher der Schiffergesellschaft, die mit der Proposition zur Gründung einer milden Anstalt und mit der Bitte um Confirmation vor den Rath traten, genannt. Es sind folgende: Reyner Wacke, Diederich Kordewacker, Erp Focke, Hinrich Ruter, Hinrich Steenwech, Berndt Schroder,

---

*) Siehe über die erste Einrichtung der Gotteskasten bei den Kirchen in Hamburg: „Sammlung der Hamburgischen Gesetze und Verfassungen“. Hamburg 1765. Theil I. p. 228.

Hermen Wedeman und Gerd Losekanne. Diese Namen sind in dem pergamentenen Briefe von 1545 ganz dieselben wie in den Abschriften, die von 1525 zu sein prätendiren. Jene acht Männer gehörten natürlich zu den namhaftesten Schiffscapitänen der Zeit. Obwohl wir bald nach 1525 (nämlich im Jahre 1532) bei den Unruhen der 104 Männer mehre „namhafte Schiffer“ auftreten sehen, so findet sich unter ihnen doch keiner der acht oben Genannten, wie man mit Recht vermuthen dürfte, wenn sie schon 1525 bedeutend in der Schiffergilde gewesen wären. Dagegen läßt es sich nachweisen, daß mehre jener Namen einige noch lange nach 1545 genannten Männern angehörten. Insbesondere ist „Hermen Wedeman“ noch häufig in den alten Protokollen und Documenten der Seefahrt nach der Mitte des 16. Jahrhunderts als ein sehr thätiges Mitglied des Hauses erwähnt. „Hermann Wedemann“ starb im Jahre 1590 als Aeltermann der Kaufleute. Desgleichen wird in den Verzeichnissen der Aelterleute „Erp Focke“ genannt. Er trat im Jahre 1548 in das Collegium Seniorum. Auch ein „Gerd Losekanne“ wird in den Protokollen der Seefahrt als ein im Jahre 1567 beim Hause thätiger Schiffscapitän aufgeführt. Nun ist es zwar *denkbar*, daß diese nach 1545 und bis 1590 genannten Namen: „Hermen Wedeman“, „Erp Focke“ und „Gert Losekanne“ andern Männern angehörten. *Viel wahrscheinlicher* ist es aber doch, daß sie mit denen im Stiftungsbriefe der Seefahrt genannten identisch sind. Und zugleich ist es äußerst *unwahrscheinlich*, daß diese Männer die Seefahrt im Jahre 1525 gestiftet und dann noch im Jahre 1567 bei der Seefahrt thätig gewesen und sogar zum Theil erst 1590 gestorben sein sollten.

Eine kleine Schwierigkeit würde dabei der Umstand machen, daß „Hermen Wedeman“ und „Erp Focke“ im Stiftungsdocumente „Vorsteher des Gemeinen Schiffers“ genannt werden und später dann „Aelterleute“ (Vorsteher des Gemeinen Kaufmanns) geworden sein sollten, zu welchem Ehrenamte man natürlich keine Schiffer, sondern nur Kaufleute nahm. Indeß

löst sich auch diese Schwierigkeit. Denn es geht ziemlich deutlich aus dem Stiftungsbriefe hervor, daß auch schon zur Zeit seiner Ausstellung der Schiffergesellschaft einige Kaufleute beigemischt waren. Es heißt darin mehre Male, daß das ganze Unternehmen (die Stiftung der Seefahrt) zum Vortheil der „Schiffer und Kaufleute" gemacht werden solle, daß auch die Gelder dazu von den „Schiffern und Kaufleuten" an Bord der Schiffe gesammelt werden sollten. Man kann fragen was für „Kaufleute" damit gemeint seien, und es läßt sich Folgendes darüber bemerken:

In ganz alten Zeiten war Schiffer und Kaufmann häufig dieselbe Person. Der Kaufmann führte seine Waaren selbst an Bord seines Schiffes als Schiffscommandeur in die Fremde, wie dies bei dem Küstenhandel in Norwegen noch jetzt oft der Fall ist. Im 16. Jahrhundert hatten sich die beiden Gewerbe und Classen zwar schon mehr geschieden. Doch war es damals wie auch noch später gewöhnlich, daß ein kaufmännischer Agent, ein Compagnon der Firma oder Supercargo mit an Bord ging. Solche mit den Schiffern segelnde Kaufleute verfielen dann unter die Reglements der Schiffsordnung, bezahlten in vorkommenden Fällen die festgesetzten „Geldstrafen", thaten in Sturm und Nöthen, wie die Schiffer „Gelöbnisse", genossen bei Krankheit und Unglücksfällen die Unterstützung der Schifferbrüderschaft, und mochten daher auch zum Theil als zu ihr gehörend betrachtet werden und wirklich als thätige Mitglieder in sie eintreten.

„Hermen Wedeman" und „Erp Focke" mochten Kaufleute dieser Art sein, und dieselben können daher sehr wohl früher „Vorsteher der gemeinen Schiffers" gewesen und dann nachher zu „Vorstehern des Gemeinen Kaufmanns" gewählt worden sein. Vielleicht verdankten sie diese letztere Ehre gerade ihrer aufopfernden Thätigkeit bei der Stiftung der Seefahrt.

Also auch die in dem Stiftungsbriefe genannten Namen deuten weit mehr auf 1545 als auf 1525 hin.

Ich gehe jetzt zu der Untersuchung des Datums der alten Gesetztafel über, welche wie gesagt den Angaben der vielen Abschriften zufolge aus dem Jahre 1535 stammen soll. Wir können es aus dem Inhalte des Documentes selbst und aus einer Combinirung anderer Umstände und Zeitverhältnisse wahrscheinlich machen, daß es aus dem angegebenen Jahre nicht stammen kann, und vermuthlich in eins der Jahre 1561 bis 1565 verlegt werden muß.

Einen Hauptanhaltepunkt, den das Document selbst zu diesem Beweise darbietet, ist der Umstand, daß darin ein Seefahrtsgebäude deutlich beschrieben wird. Es wird nicht nur „das Haus der seefahrenden Armen" (dat arme seefahrende Hus) mehre Male genannt, sondern es wird auch von den Thüren dieses Hauses („Seefahrtsporten") gesprochen und angeordnet, daß die Thüren dieses Hauses um 9 Uhr Abends geschlossen werden sollen. Auch werden die Pflichten eines Hausverwalters („Verwalter des Huses") darin definirt. Und dies Alles wird nicht so erwähnt und beschrieben wie Etwas, was man etwa erst in Zukunft einrichten wolle, sondern offenbar wie Etwas, das man zur Zeit der Abfassung dieser Gesetze bereits besaß. Das Haus müß schon ziemlich weitläufig gewesen sein, da sich den Bestimmungen nach nicht nur Räume für die Armen, sondern auch für die Versammlungen der Vorsteher und Oberalten der Gesellschaft darin finden sollten, und und da auch ein Gottesdienst aller derer, die „innerhalb der Pforten des Hauses" wohnten, darin gehalten werden sollte.

Nun sprechen aber eine Menge Dinge dagegen, daß die Seefahrt, auch wenn sie 1525 gestiftet wäre, schon 10 Jahre nachher, im Jahre 1535 ein so weitläufiges Besitzthum gehabt haben könne. Ihre ersten Einrichtungen waren natürlich sehr bescheiden. Von den kleinen Intraden aus den Schiffen, die man nur allmählig in die neuen Canäle leitete, konnte man schwerlich sobald ein großes Capital schaffen, wie es zum An-

kaufe eines Grundstückes nöthig war. Auch wissen wir nichts davon, daß der Seefahrt vor der Mitte des 16. Jahrhunderts je von reichen Wohlthätern ein Capital geschenkt oder vermacht worden sei, wodurch ein Hauskauf möglich geworden wäre. Die ersten Geschenke unter Lebenden wurden, wie ich zeigte, der Seefahrt im Jahre 1564 gemacht. Und die auf unserem Staatsarchive aufbewahrten Testamente beweisen, daß die Bürger der Stadt Bremen erst nach 1565 anfingen, das Haus Seefahrt in ihren Testamenten zu bedenken. Von diesem Jahre an wurden aber solche letztwillige Geschenke und Gaben an das Haus Seefahrt gleich sehr zahlreich.

Wir wissen, wie ich im dritten Capitel meines Buches zeigte, mit völliger Gewißheit, daß die Seefahrt im Jahre 1561 für ihre Zwecke das in der Hutfilterstraße sich befindende Grundstück und das alte Haus eines gewissen Herrn von dem Sandbecke kaufte, dasselbe Erbe, welches sie noch heuzutage besitzt und auf welchem ihr jetziges im Jahre 1663 erbautes Haus steht. Wir haben über diesen Ankauf alle nöthigen Documente: die „Kaufbriefe“, die „Quittungen“, die „Lassungen“, die „Servituten-Verträge“ ꝛc.

Von einem Hause und Grundstücke, welches die Seefahrt vor dem Jahre 1561 geeignet hätte, weder von dem Ankauf eines solchen Hauses noch von seinem Wiederverkaufe ist irgend ein Document vorhanden. Auch durchforscht man vergebens die ganze Stadt, um die Spur eines solchen alten ursprünglichen Seefahrtshauses zu finden. Ist es nun denkbar, daß eine wichtige Gesellschaft von 1535 — 1561 ein Grundstück und eine ziemlich weitläufige Anstalt besessen habe, ohne daß davon auch nur die geringste Tradition übrig geblieben sei? Ist es denkbar, daß die mildthätigen Bürger Bremens ein hülfebedürftiges Armenhaus 30 Jahre lang unter sich bestehen ließen, ohne etwas hineinzugeben? Daß sie diese Gesellschaft, so lange sie kein Haus hatte, d. h. von 1545 bis 1561, unbeschenkt ließen, ist eher begreiflich. Aber so wie sie dieses be-

kam, d. h. nach 1561, regnete es Testamente und Legate „für das arme seefahrende Haus“. Zudem wird auch in allen den zahlreichen Schriftstücken über den Ankauf des Hauses von 1561 gar keines alten Hauses Erwähnung gethan. Auch wird nicht gesagt, daß dies ein neuer Ankauf gewesen sei. Endlich werden auch in diesen Documenten, wo sie sich auf frühere Zustände beziehen, die Vorsteher der Anstalt nicht Vorsteher eines Hauses, sondern bloß „Vorsteher der armen Seefahrt“ genannt. Den „Vorstehern der armen Seefahrt“, sagt Herr von dem Sandbecke, habe er sein Haus verkauft. Die Namen „Haus Seefahrt“ und „Vorsteher des armen seefahrenden Hauses“ datiren erst nach 1561. Bis zu diesem Jahre behalf sich die „arme Seefahrt“ ohne Haus. Die Versammlungen und Berathungen der Gesellschaft mochten, wie es nach Ausweis der Protokolle noch sogar später oft geschah, in der Lieben Frauen-Kirche stattfinden. In oder neben dieser Kirche mochte sie, wie es auch andere alte Brüderschaften thaten, die noch spärlichen Gaben („Pröven“ von Victualien und Geld) an ihre Armen vertheilen. Erst nach 1561 waren sie im Stande, auch Wohnungspröven zu gewähren. Auch erst im Jahre 1561, da sie ein Dach und Fach hatten, konnten sie ordentliche Protokolle führen. Daher wir gleich von 1561 an, die Protokolle besitzen, während von der Zeit vorher außer dem pergamentenen Stiftungsbriefe von 1545 kein Flicken Papier existirt, vermuthlich weil man überhaupt nur Weniges schriftlich aufsetzte.

Also auch die unüberwindliche Schwierigkeit, ein Haus für 1535 zu finden, macht die Behauptung, daß sich die Seefahrt in diesem Jahre ihre ältesten Gesetze gegeben habe, fast zunichte.

Eben dahin zielt auch noch eine andere in jenen „Gesetzen“ enthaltene Bestimmung. Es wird darin nämlich gesagt, die Schiffer hätten gefunden, daß sie und die mit ihnen gemischten seefahrenden Kaufleute (Supercargos), weil ihr Beruf ein unstäter sei, „nicht immer zu Hause sein und der Anstalt so vorstehen könnten, wie es der Sachen Wichtigkeit erfordere;“ daß

sie daher wünschten, sich mit den reichen, ansässigen Kaufleuten zu vereinigen, und daß sie aus diesen vier Männer zu ihren Vorstehern erwählen wollten. Von diesen vier neuen Vorstehern sollte alle 2 Jahre Einer zur Zeit abgehen, und dann ein neuer in seine Stelle gewählt werden.

Nun findet sich in den ältesten Protocollen der Seefahrt*), welche wir besitzen, und die, wie gesagt, mit dem Jahre 1561 anfangen, gleich bei den Jahren 1562 die lakonische Notiz, „daß in diesem Jahre zu den vier Vorstehern des Hauses gewählt seien Cort Bokelman, Herman Wedeman, Jochim Scharhaar Arent Hoysman". Diese Protocollnotiz steht gleich hinter dem Protocoll von 1561, worin in Kürze erwähnt wird, „daß man in diesem Jahre das Haus und den Hof von Jost vom Santbecke gekauft habe". Jene Wahl fiel also mit dem Ankauf des Hauses beinahe in dieselbe Zeit zusammen. Wollte man nun annehmen, daß das Collegium der vier Vorsteher aus der Kaufmannschaft, von denen notabene „alle 2 Jahre Einer abgehen sollte", schon lange (seit 1535) in Wirksamkeit gewesen wäre, so müßte man, um eine plötzliche Wahl von vier neuen Vorstehern an demselben Tage zu erklären, zugleich annehmen, daß im Jahre 1561 sämmtliche vier alten Vorsteher entweder gleichzeitig gestorben wären oder auf ein Mal abgedankt hätten, was beides beinahe undenkbar sein würde.

Auch jener hinlänglich documentirte Wahlact im Jahre 1562 macht daher die Versetzung der ersten Gesetze und Organisation der Seefahrt in das Jahr 1535 äußerst unwahrscheinlich. Es ist viel glaublicher, daß diese Organisation und die Vereinigung der Schiffer und Kaufleute erst bei oder bald nach dem Ankauf des Hauses (1561) eintrat, und daß die oben genannten im Jahre 1562 gewählten vier Vorsteher überhaupt die ersten Vorsteher gewesen sind, welche die Seefahrt der neuen Bestimmung

*) Leider sind die Protocolle nicht vollständig vorhanden, aber doch Auszüge aus ihnen.

gemäß aus der Kaufmannschaft je gehabt hat. Ich bemerke dabei zugleich, daß in dem Kaufbriefe des Herrn vom Sandbecke nicht vier Vorsteher, sondern noch nach der alten Einrichtung acht genannt werden. Wahrscheinlich war es eben diese damals eintretende Verbindung der Schiffer mit den reichen Kaufleuten, was den Haus-Ankauf möglich machte.

Man muß sich nun dabei denken, daß natürlich dieser Abmachung manche vorläufige Besprechungen und Unterhandlungen voraufgingen. Auch mochte die Verbindung mit den Kaufleuten längst eingetreten sein, ehe man das Ganze in die Form eines Organisationspatents brachte, dieses dem Rathe zu Confirmation vorlegte und dann, auf eine hölzerne Gesetztafel geschrieben, in der Seefahrt aufhing. Es ist daher nicht gerade nöthig, daß wir diese Tafel aus dem Jahre 1561 oder 1562 datiren. Sie mag erst 1565 aufgesetzt und fertig gebracht sein. Ich bin um so mehr geneigt, sie in dies letztere Jahr zu setzen, da ich aus den Protocollen ersehe, daß man noch im Anfange desselben (den 28. Februar 1565) die Rechte und Pflichten der vier Vorsteher — „daß sie die Capitalien der Anstalt empfangen und verwalten, — daß und wie sie darüber Rechenschaft ablegen sollen", — gerade so regulirte, wie sie in dem Organisationspatente definirt sind. Ja es wird in dem Protocolle sogar ganz deutlich ausgesprochen, daß dies etwas Neues gewesen sei. Es heißt dabei: „Dit brochte in von der Seefahrt wegen Arent Hoysman" (diesen Vorschlag machte für die Seefahrt Arent Hoysman). Eine solche Bestimmung wäre zu Anfang 1565 ganz unnöthig gewesen, wenn sie schon längst in den geschriebenen Gesetzen und auf der in der Halle aufgehängten Tafel verzeichnet gestanden hätte. Ich glaube daher, daß die ganze Organisation und Gesetzgebung erst im fernern Verlaufe des Jahres 1565 förmlich aufgeschrieben wurde. Und ich nehme dieses Jahr 1565 auch deswegen um so lieber an, weil es sich dann noch leichter erklärt, wie man später bei dem Unleserlichwerden der Gesetztafel „1535" herauslesen konnte.

Endlich und schließlich möchte ich auch hier noch einmal auf den Gang der Ereignisse und auf die Entwickelung verwandter Institute in unseren Schwesterstädten Lübeck und Hamburg aufmerksam machen, und ebenfalls daraus auf die Unwahrscheinlichkeit schließen, daß unsere Bremische „Arme Seefahrt“ schon in den Jahren 1525 und 1535 bestanden habe.

In Lübeck kam, wie ich im zweiten Capitel meines Buches zeigte, die dortige Schifferbrüderschaft mit der in Folge der Kirchen-Reformation eintretenden Umschmelzung und besseren Gestaltung ihrer Angelegenheiten Anno 1542 zu Stande.

In Hamburg arbeitete man auch erst seit 1544 auf die Stiftung eines Seefahrer-Armenhauses hin und erst im Jahre 1556 kam die Fundation des „Trosthauses der seefahrenden Armen“ in Hamburg zu Stande. Das vom Rathe Hamburgs confirmirte Document über diese Stiftung*) enthält mancherlei Bestimmungen und Angaben über die alten auf den Schiffen üblichen „Strafgelder“, „Gottesgelder“ ꝛc., die den in dem Stiftungs-Documente der Bremischen Seefahrt vom Jahre 1545 aufgeführten sehr ähnlich sind. Wollte man dieses bremische Document in das Jahr 1525 setzen, so müßte man annehmen, daß auf den Hamburger Schiffen uralte Einrichtungen noch beinahe ein halbes Jahrhundert länger fort bestanden hätten als in Bremen, und daß die Bremischen Schiffer in der Reife ihrer Einrichtungen den Hamburgischen um so vieles voraus gewesen seien. Dieser Abstand und Sprung wäre aber mit dem übrigen Gange der Entwickelung der Reformation, der „Gotteskasten“, des ganzen Diaconen- und Armenwesens in großem Widerspruche. Denn wir sehen fast alle Reformen dieser Art in beiden verschwisterten Städten beinahe zu derselben Zeit ins Werk gesetzt, in der einen ein Paar Jahre früher oder später als in der anderen. Nehmen wir dagegen das Jahr

*) Siehe dasselbe abgedruckt in N. Staphorst Hamburgische Kirchengeschichte. Hamburg 1731. p. 504 ff.

1545 als die Stiftungszeit der Bremer Seefahrt an, so ist auch dies Alles in der besten Harmonie und es fallen dann, wie es dem natürlichen Gange der Geschichte gemäß ist, alle Fundationen für die seefahrenden Armen in Lübeck wie in Hamburg und Bremen ungefähr in dasselbe Jahrzehnt.

Bei einer so eminenten und fast allseitigen Festigkeit des Fundaments, auf welchem meine Annahme von dem Stiftungsjahre der Seefahrt beruht, ist es kaum der Mühe werth, sich noch weiter die Weise zu erklären, wie die Irrthümer in die oben erwähnten Papiere und Abschriften gekommen sein mögen, und wie es zugegangen ist, daß der schöne und solide Marmorblock jenes im Anfange meiner Untersuchung beschriebenen pergamentenen Briefes von 1545, dieser allein gesunde Urkundenkern, am Ende in ein so dichtes Gewebe papiernen Unkrauts eingesponnen wurde. Man ist berechtigt im Nothfalle Alles: eine Reihe von Mißgriffen, Fälschungen und Fahrlässigkeiten, die größte Gleichgültigkeit unserer alten Vorfahren gegen eine richtige Chronologie ꝛc. vorauszusetzen.

Wollte man schließlich auch noch den „Donnerstag nach dem Sonntage Lätare“ und den nach unserer jetzigen Zeitrechnung anzunehmenden eigentlichen Geburtstag der Seefahrt genauer bestimmen, so ließe sich dies durch folgende leichte Berechnung thun:

Der „Sonntag Lätare“ ist immer der dritte Sonntag vor dem großen Ostertage. Da nun im Jahre 1545, wo noch der alte Julianische Kalender galt, der Ostersonntag auf den 5. April fiel*), so war mithin der 19. März der „Donnerstag nach dem Sonntage Lätare“. Und so lange der Julianische Kalender in Bremen galt, d. h. bis 1700, hätte daher die Seefahrt ihren Geburtstag jedes Mal am 19. März feiern müssen.

---

*) Siehe hierüber die Ostertabellen in dem Werke „J. Helwig. Zeitrechnung zur Erläuterung der Daten in Urkunden. — Wien 1787“.

Im Jahre 1700, als, wie bei allen protestantischen Ständen Deutschlands, so auch in Bremen der „verbesserte Kalender“ eingeführt wurde, ließ man, um die Sache zu reguliren 11 Tage ausfallen und schrieb gleich nach dem 19. Februar den 1. März.

Seitdem hätte mithin die Seefahrt ihr Stiftungsfest *streng genommen* jedes Mal am 30. März feiern sollen, allenfalls aber hätte sie es auch nach der angenommenen Sitte, der gemäß man Geburtstage, ohne Rücksicht auf die 11 ausgefallenen Tage, jetzt noch an demselben Monatstage feiert, an welchem sie nach dem alten Kalender gefeiert wurden, am 19. März thun können.

Am 30. März 1845 hatte sie gerade 300 Jahre bestanden, und entweder damals oder, wollte man den *alten* Geburtstag gelten lassen, am 19. März jenes Jahres, versäumte das Haus die gebotene Gelegenheit zu einem schönen Jubelfeste.

Author Kohl, Johann Georg
Title Das Haus Seefahrt zu Bremen.
HG.
K796h
118 0
DATE.

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

Do not
remove
the card
from this
Pocket.

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU